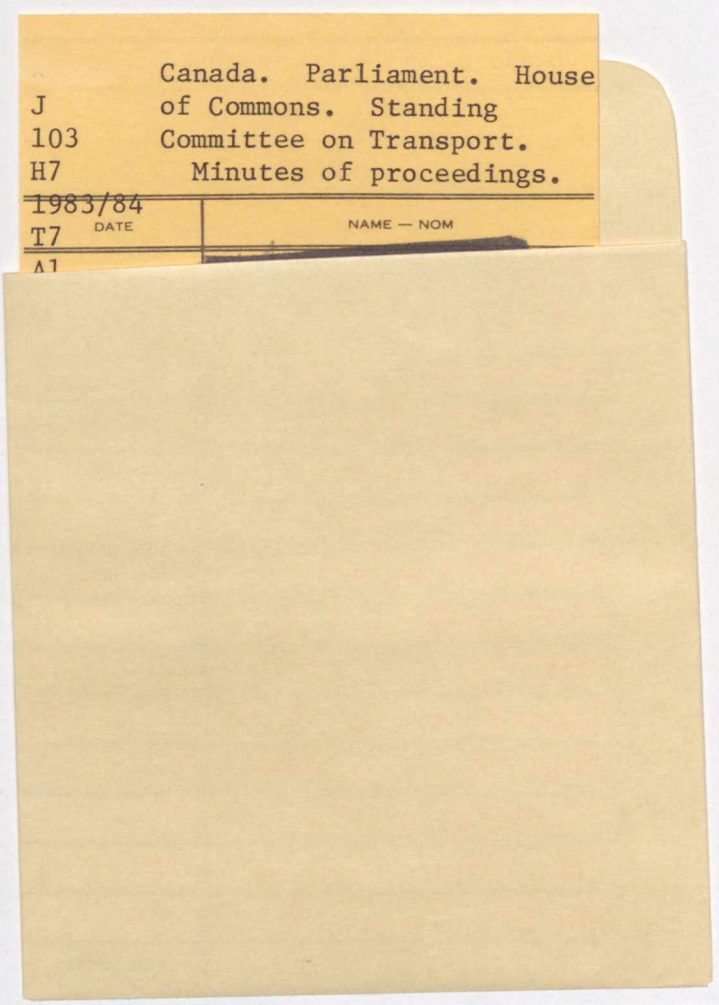
LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHEQUE DU PARLEMENT


Canada. Parliament. House
J of Commons. Standing
103 Committee on Transport.
H7 Minutes of proceedings.
1983/84
T7 DATE
NAME — NOM
A1

J
103
H7
1983/84
T7
A1
no.1-11

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 1

Thursday, January 26, 1984
Tuesday, February 7, 1984

Chairman: Mr. Maurice A. Dionne

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule nº 1

Le jeudi 26 janvier 1984
Le mardi 7 février 1984

Président: M. Maurice A. Dionne

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Transport

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transports

RESPECTING:

Organization meeting pursuant to Standing Order 69(2)

Annual Report of the Department of Transport for 1982

APPEARING:

The Honourable Lloyd Axworthy,
Minister of Transport

CONCERNANT:

Réunion d'organisation conformément aux dispositions de l'article 69(2) du Règlement

Rapport annuel du ministère des Transports pour 1982

COMPARAÎT:

L'honorable Lloyd Axworthy,
Ministre des Transports

WITNESS:

(See back cover)

TÉMOIN:

(Voir à l'endos)

Second Session of the
Thirty-second Parliament, 1983-84

Deuxième session de la
trente-deuxième législature, 1983-1984

36118—1

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Maurice A. Dionne

Vice-Chairman: Robert Bockstael

MEMBERS/MEMBRES

Les Benjamin
Pierre Deniger
Jesse Flis
Michael Forrestall
Hon. Don Mazankowski
J. Patrick Nowlan
Marcel Ostiguy
Charles Turner

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Maurice A. Dionne

Vice-président: Robert Bockstael

ALTERNATES/SUBSTITUTS

Vic Althouse
John Campbell (*LaSalle*)
Léopold Corriveau
Jack Ellis
Len Gustafson
Maurice Harquail
Gérald Laniel
Bill McKnight
Paul McRae
Keith Penner

(Quorum 6)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 69(4)(*b*)

On Friday, January 27, 1984:
Mr. Campbell (*LaSalle*) replaced Mr. Ostiguy;
Mr. Ostiguy replaced Mr. Olivier.

On Tuesday, February 7, 1984:
Mr. Althouse replaced Mr. Skelly.

Conformément à l'article 69(4)*b*) du Règlement

Le vendredi 27 janvier 1984:
M. Campbell (*LaSalle*) remplace M. Ostiguy;
M. Ostiguy remplace M. Olivier.

Le mardi 7 février 1984:
M. Althouse remplace M. Skelly.

Published under authority of the Speaker of the
House of Commons by the Queen's Printer for Canada

Available from the Canadian Government Publishing Centre, Supply and
Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre
des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

En vente: Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

ORDER OF REFERENCE

Pursuant to Standing Order 46(4) the following report was deemed referred to the Committee:

Wednesday, March 2, 1983

—Report of the Department of Transport for the fiscal year ended March 31, 1982, pursuant to section 34 of the Department of Transport Act, chapter T-15, R.S.C., 1970.—Sessional Paper No. 321-1/26B. (*Deemed referred to the Standing Committee on Transport*).

ORDRE DE RENVOI

Conformément aux dispositions de l'article 46(4) du Règlement, le rapport suivant était réputé déféré au Comité:

Le mercredi 2 mars 1983

—Rapport du ministère des Transports, pour l'année financière terminée le 31 mars 1982, conformément à l'article 34 de la Loi sur le ministère des Transports, chapitre T-15, S.R.C., 1970.—Document parlementaire nº 321-1/26B. (*Réputé déféré au Comité permanent des transports*).

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, JANUARY 26, 1984
(1)

[*Text*]

The Standing Committee on Transport met at 9:45 o'clock a.m. this day, for the purpose of organization.

Members of the Committee present: Messrs. Bockstael, Deniger, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Flis, Forrestall, Mazankowski, Nowlan and Turner.

Alternates Present: Messrs. Ellis, Gustafson, Harquail, Laniel and McRae.

Other Member present: Mr. Campbell (*LaSalle*).

The Clerk of the Committee presided over the election of the Chairman.

Mr. Mazankowski, seconded by Mr. Bockstael, moved,—That Mr. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) do take the Chair of this Committee as Chairman.

The question being put on the said motion, it was agreed to.

On motion of Mr. Laniel, seconded by Mr. Mazankowski, Mr. Bockstael was elected Vice-Chairman of the Committee.

On motion of Mr. Turner, seconded by Mr. Forrestall, it was agreed,—That the Sub-committee on Agenda and Procedure consist of five (5) members, namely, the Chairman, Vice-Chairman, the Parliamentary Secretary to the Minister of Transport and the spokespersons for each of the two opposition parties or designated alternates.

On motion of Mr. Nowlan, it was agreed,—That the Committee print 1,000 copies of its Minutes of Proceedings and Evidence.

On motion of Mr. Mazankowski, it was agreed,—That the Chairman be authorized to hold meetings to receive and authorize the printing of evidence provided that there are representatives from the Government Party and the Official Opposition Party.

At 9:58 o'clock a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

TUESDAY, FEBRUARY 7, 1984
(2)

[*Text*]

The Standing Committee on Transport met at 3:41 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Bockstael, Deniger, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Flis, Forrestall, Mazankowski, Nowlan, Ostiguy and Turner.

Alternates present) Messrs. Campbell (*LaSalle*), Gustafson, Harquail, Laniel and McKnight.

Other Members present: Messrs. Crosby (*Halifax West*) and Hovdebo.

Appearing: The Honourable Lloyd Axworthy, Minister of Transport.

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 26 JANVIER 1984
(1)

[*Texte*]

Le Comité permanent des Transports tient aujourd'hui à 9h 45 sa réunion d'organisation.

Membres du Comité présents: MM. Bockstael, Deniger, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Flis, Forrestall, Mazankowski, Nowlan and Turner.

Substituts présents: MM. Ellis, Gustafson, Harquail, Laniel et McRae.

Autre député présent: M. Campbell (*LaSalle*).

Le greffier du Comité préside à l'élection du président.

M. Mazankowski, appuyé par M. Bockstael, propose que M. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) soit nommé président du Comité.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Sur motion de M. Laniel, appuyé par M. Mazankowski, M. Bockstael est élu vice-président du Comité.

Sur motion de M. Turner, appuyé par M. Forrestall, il est convenu,—Que le Sous-comité du programme et de la procédure soit composé de cinq (5) membres, c'est-à-dire le président, le vice-président, le secrétaire parlementaire du ministre des Transports et les porte-parole de chacun des deux partis d'opposition ou leurs substituts désignés.

Sur motion de M. Nowlan, il est convenu,—Que le Comité fasse imprimer 1 000 exemplaires de ses procès-verbaux et témoignages.

Sur motion de M. Mazankowski, il est convenu,—Que le président soit autorisé à tenir des séances, à recevoir des témoignages et à en autoriser l'impression pourvu que des représentants du gouvernement et du Parti qui constitue l'opposition officielle soient présents.

A 9 h 58, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

LE MARDI 7 FÉVRIER 1984
(2)

[*Traduction*]

Le Comité permanent des transports se réunit, ce jour à 15 h 41, sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) (*président*).

Membres du Comité présents: MM. Benjamin, Bockstael, Deniger, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Flis, Forrestall, Mazankowski, Nowlan, Ostiguy et Turner.

Substituts présents: MM. Campbell (*LaSalle*), Gustafson, Harquail, Laniel et McKnight.

Autres députés présents: MM. Crosby (*Halifax-Ouest*) et Hovdebo.

Comparaît: L'honorable Lloyd Axworthy, ministre des Transports.

Witness: From the Department of Transport: Mr. Nick Mulder, Administrator, Canadian Surface Transportation Administration.

Pursuant to Standing Order 46(4), contained in the House of Commons permanent and provisional Standing Orders, December 22, 1982, the Committee commenced consideration of the Annual Report of the Department of Transport for 1982.

The Minister made a statement and, with the witness, answered questions.

By unanimous consent, the Chairman presented the FIRST REPORT of the Sub-committee on Agenda and Procedure, which is as follows:

Your Sub-committee met Thursday, January 26, 1984 and has agreed to make the following recommendations:

1. NOTICE OF MEETINGS

That the members of the Committee be given 48 hours notice of a Committee meeting with the exception of (*a*) those meetings called by unanimous consent after consultation with the principal spokesmen of the different parties; and (*b*) those meetings scheduled through a Sub-committee report which has been adopted by the Main Committee.

2. ALLOCATION OF TIME FOR THE QUESTIONING OF WITNESSES

That during the proceedings of the Committee, at the discretion of the Chairman, each member and alternate be allotted at least ten (10) minutes for the questioning of the witnesses.

3. FUTURE BUSINESS OF THE COMMITTEE

That the Committee schedule meetings to consider the following reports, preferably in the order listed below but subject to the availability of witnesses.

(*a*) Annual Report of the Department of Transport for 1982.

(*b*) (i) Capital Budget of VIA Rail Canada Inc. for the financial year ending December 31, 1983.

(ii) Annual Report of VIA Rail Canada Inc. for 1982.

(*c*) Annual Report of the Canadian National Railways for 1982.

(*d*) (i) Capital Budget of Northern Transportation Company Limited for the financial year ending December 31, 1983.

(ii) Annual Report of the Northern Transportation Company Limited for 1982.

(*e*) (i) Capital Budget of Air Canada for the financial year ending December 31, 1983.

(ii) Annual Report of Air Canada for 1982.

(*f*) (i) Capital Budget of the St. Lawrence Seaway Authority for the financial year ending March 31, 1984.

Témoin: Du ministère des Transports: M. Nick Mulder, Administrateur, Administration canadienne du transport de surface.

Conformément aux dispositions de l'article 46(4) des Règlements permanent et provisoire adopté par la Chambre des communes le 22 décembre 1982, le Comité procède à l'étude du rapport annuel (1982) du ministère des Transports.

Le Ministre fait une déclaration, puis lui-même et les témoins répondent aux questions.

Par consentement unanime, le président dépose le PREMIER RAPPORT du Sous-comité du programme et de la procédure que voici:

Votre Sous-comité se réunit le jeudi 26 janvier 1984 et est convenu de faire les recommandations suivantes:

1. AVIS DE CONVOCATION

Que les membres du Comité soient informés 48 heures à l'avance des réunions du Comité, à l'exception *a*) des réunions convoquées à l'unanimité après consultation avec les principaux représentants des différents partis; et *b*) des réunions prévues dans un rapport du Sous-comité adopté par le Comité général.

2. DURÉE DE L'INTERROGATION DES TÉMOINS

Que pendant les délibérations du Comité, à la discrétion du président, chaque membre du Comité et chaque substitut présent disposent d'au moins dix (10) minutes pour interroger les témoins.

3. FUTURS TRAVAUX DU COMITÉ

Que le Comité prévoie des réunions afin d'étudier les rapports suivants, de préférence dans l'ordre d'énumération ci-dessous, sous réserve des contraintes qu'impose la non-disponibilité des témoins.

a) Rapport annuel (1982) du ministère des Transports.

b) (i) Budget d'immobilisations de VIA Rail Canada Inc., pour l'année financière qui se termine le 31 décembre 1983.

(iii) Rapport annuel (1982) de VIA Rail Canada Inc.

c) Rapport annuel (1982) des Chemins de fer nationaux du Canada.

d) (i) Budget d'immobilisations de la Société des Transports du Nord Ltée pour l'année financière qui se termine le 31 décembre 1983.

(ii) Budget annuel (1982) de la Société des Transports du Nord Ltée.

e) (i) Budget d'immobilisations d'Air Canada pour l'année financière qui se termine le 31 décembre 1983.

(ii) Rapport annuel (1982) d'Air Canada.

f) (i) Budget d'immobilisations de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent pour l'année financière qui se termine le 31 mars 1984.

(ii) Annual Report of the St. Lawrence Seaway Authority for 1982.

On motion of Mr. Bockstael, seconded by Mr. Campbell (*LaSalle*), the FIRST REPORT of the Sub-committee on Agenda and Procedure was concurred in.

Questioning was resumed on the Annual Report of the Department of Transport for 1982.

At 6:20 o'clock p.m., the Committee adjourned until 9:30 o'clock a.m., Thursday, February 9, 1984.

(ii) Rapport annuel (1982) de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent.

Sur motion de M. Bockstael, appuyé par M. Campbell (*LaSalle*), le PREMIER RAPPORT du Sous-comité du programme et de la procédure est adopté.

L'audition des témoins se poursuit relativement au Rapport annuel (1982) du ministère des Transports.

A 18 h 20, le Comité interrompt les travaux jusqu'à 9 h 30 le jeudi 9 février 1984.

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(*Recorded by Electronic Apparatus*)

[*Texte*]

Thursday, January 26, 1984

• 0938

The Clerk of the Committee: Hon. members, I see a quorum.

Your first item of business this morning is to elect a chairman of this committee. I am ready to receive motions to this effect.

Mr. Mazankowski: Madam Clerk, I would like to propose the name of the distinguished member Mr. Maurice Dionne, who has served this committee with distinction and class, tenacity, durability and all those great qualities that are required that go into making a good chairman.

Mr. Bockstael: I second that.

The Clerk: Are there any other motions?

It has been moved by Mr. Mazankowski and seconded by Mr. Bockstael that Mr. Maurice Dionne, from the riding of Northumberland—Miramichi, do take the Chair of this committee as chairman. Is it the pleasure of this committee to adopt the said motion?

Motion agreed to.

The Clerk: I declare Mr. Maurice Dionne duly elected chairman of this committee.

Mr. Dionne.

The Chairman: We will start off in the usual way. I wish to thank the members of the committee for their show of confidence. I enjoyed the past three years as chairman of this committee mainly, I guess, for two reasons: one, because of the quality of the membership on the committee and, secondly, because of the rather important and interesting work we had to do.

• 0940

I do not think there is any doubt that this committee has earned its way as a committee of the House. I will endeavour, of course, to be fair to all members; to make sure that the committee meets when it should meet; and that we do the work that is assigned to us by Parliament.

Thank you very much.

Our next item of business, then, is the election of a vice-chairman, and I would invite a motion for the election of a vice-chairman.

Monsieur Laniel, s'il vous plaît.

Mr. Laniel: Mr. Chairman, I would like to move Bob Bockstael as vice-chairman of the committee.

The Chairman: It has been moved by Mr. Laniel, and seconded by Mr. Mazankowski, that Mr. Bockstael be elected vice-chairman of the committee.

Motion agreed to.

TÉMOIGNAGES

(*Enregistrement électronique*)

[*Traduction*]

Le jeudi 26 janvier 1984

Le greffier du Comité: Honorables membres du Comité, nous avons le quorum.

Vous devez d'abord ce matin élire le président du Comité. Je suis prêt à recevoir des motions dans ce sens.

M. Mazankowski: Madame le greffier, j'aimerais proposer le nom de l'honorable député M. Maurice Dionne, un homme distingué, tenace, persévérant et qui a beaucoup de classe, bref, un homme qui a su mettre au service du Comité les qualités qui sont nécessaires à la bonne marche de nos réunions.

M. Bockstael: J'appuie la motion.

Le greffier: Y a-t-il d'autres motions?

M. Mazankowski, appuyé par M. Bockstael, propose que M. Maurice Dionne, de la circonscription de Northumberland—Miramichi, devienne le président de ce Comité. Le Comité veut-il adopter cette motion?

La motion est adoptée.

Le greffier: M. Maurice Dionne est donc élu président du Comité.

Monsieur Dionne, vous avez la parole.

Le président: Nous allons respecter les traditions. Je désire remercier les membres du Comité qui m'ont donné leur confiance. J'ai apprécié les trois années que je viens de passer comme président du Comité pour deux raisons: premièrement, l'excellence des membres du Comité et deuxièmement, l'intérêt et la pertinence du travail que nous accomplissons.

Il ne fait aucun doute, à mon avis, que notre Comité a fait ses preuves comme comité de la Chambre. Je tenterai bien sûr d'être juste à l'égard de tous les membres du Comité, de m'assurer que le Comité se réunit lorsqu'il devrait le faire et que nous faisons le travail que le Parlement nous confiera.

Merci beaucoup.

A l'ordre du jour maintenant, il y a l'élection du vice-président, et je vous invite à présenter une motion à cette fin.

Mr. Laniel, if you please.

M. Laniel: Monsieur le président, j'aimerais proposer que Bob Bockstael soit nommé vice-président du Comité.

Le président: M. Laniel, appuyé par M. Mazankowski, propose que nous élisions M. Bockstael vice-président du Comité.

La motion est adoptée.

[*Text*]

The Chairman: I would offer my congratulations to Mr. Bockstael, who has been a very assiduous member of this committee.

An hon. Member: A little tough as a chairman.

The Chairman: I am just wondering if that means the chairman has not been tough enough.

There is no doubt that Mr. Bockstael has taken his work seriously and has been an asset to the committee.

I congratulate you on behalf of the members, Mr. Bockstael.

Would you wish to comment, Mr. Bockstael?

Mr. Bockstael: Thank you, Mr. Chairman. I want to thank the mover and the seconder for having put my name in nomination for vice-chairman. I also enjoyed my year as vice-chairman, especially when we were dealing with the Crow rate. If Mr. Mazankowski thinks I was a little tough, I am going to try to emulate the chairman more than I did in the past.

Thank you.

The Chairman: I am not sure whether that is good or bad.

Thank you, Mr. Bockstael.

The third order of business today then would be the appointment of a Subcommittee on Agenda and Procedure. That must be done by motion as well. The Subcommittee on Agenda and Procedure shall consist of five members, namely the chairman, the vice-chairman, the Parliamentary Secretary to the Minister of Transport, and the spokespersons for each of the two opposition parties, or designated alternates. That is what we had in the last session, and if it is the wish of the committee, a simple motion to reconstitute the Subcommittee on Agenda and Procedure as it was constituted in the last session would suffice.

Is there a mover? Moved by Mr. Turner, seconded by Mr. Forrestall, that the Subcommittee on Agenda and Procedure shall consist of five members, namely the chairman, the vice-chairman, the Parliamentary Secretary to the Minister of Transport, and the spokespersons for each of the two opposition parties, or designated alternates.

Motion agreed to.

The Chairman: Thank you. So that means our subcommittee will consist of Mr. Bockstael, Mr. Flis, Mr. Mazankowski, and Mr. Benjamin, I guess, as well as the chairman.

It is normal practice as well at the organization meeting of a committee to have a motion for the printing of the committee's *Minutes of Proceedings and Evidence* adduced thereat. The Distribution Branch has stated that 1,000 copies is adequate. The same could be reduced or increased by the committee, of course, at any time; or at the present time, if you wish. It has been found over the years, except in special circumstances, that 1,000 copies is quite adequate. We might have some

[*Translation*]

Le président: J'offre mes félicitations à M. Bockstael, qui a été très assidu aux réunions du Comité.

Une voix: Il s'est montré un peu dur comme président.

Le président: Est-ce que cela signifie que le président n'a pas manifesté suffisamment de fermeté?

Il ne fait aucun doute que M. Bockstael a pris son travail au sérieux et que le Comité a profité de son apport.

Je vous félicite au nom des membres du Comité, monsieur Bockstael.

Voulez-vous dire quelques mots, monsieur Bockstael?

M. Bockstael: Merci, monsieur le président. Je tiens à remercier celui qui a proposé mon nom à la vice-présidence et celui qui l'a appuyé. Je tiens également à dire que mon année comme vice-président m'a plu, surtout lorsque nous étudiions le tarif du Nid-de-Corbeau. Et puisque M. Mazankowski pense que j'ai été un peu dur, je vais tenter dans une plus grande mesure que par le passé, de suivre l'exemple du président.

Merci.

Le président: Je ne sais pas si c'est pour le meilleur ou pour le pire.

Merci, monsieur Bockstael.

La troisième question à l'ordre du jour aujourd'hui porte sur la nomination des membres au Sous-comité du programme et de la procédure. Il me faut également une motion à cette fin. Le Sous-comité comprend cinq membres, à savoir le président, le vice-président, le secrétaire parlementaire du ministre des Transports, et les porte-parole de chacun des deux partis de l'Opposition, ou leurs remplaçants désignés. C'est ainsi que nous avons procédé au cours de la dernière session, et si le Comité le souhaite, il suffirait d'une motion simple visant à reconstituer le Sous-comité du programme et de la procédure tel qu'il était au cours de la dernière session.

Quelqu'un le propose-t-il? Il est proposé par M. Turner, appuyé par M. Forrestall, que le Sous-comité du programme et de la procédure soit constitué de cinq membres, c'est-à-dire du président, du vice-président, du secrétaire parlementaire du ministre des Transports et d'un représentant de chacun des deux partis ou de leurs remplaçants désignés.

La motion est adoptée.

Le président: Merci. Cela signifie donc que le Sous-comité comprendra M. Bockstael, M. Flis, M. Mazankowski, et M. Benjamin, je suppose, ainsi que le président.

C'est la pratique lors des réunions d'organisation d'un comité, d'adopter une motion visant l'impression d'un certain nombre d'exemplaires des Procès-verbaux et témoignages. Selon le Service des documents parlementaires, 1,000 exemplaires suffisent. Le Comité peut bien sûr augmenter ou réduire ce nombre en tout temps; ou même maintenant, si vous le souhaitez. Toutefois, il a été constaté au fil des ans, sauf dans des circonstances spéciales, que 1,000 exemplaires suffisent amplement. Nous pouvons donc en discuter si vous le

[*Texte*]

discussion on that if you wish, or a motion to print 1,000 copies.

Mr. Harquail: I so move.

The Chairman: The only alternate who has been substituted for a member, as provided by the striking committee—and I will talk about that in a minute—is Mr. Laniel. So I am sorry, Mr. Harquail, I cannot accept your motion, because you are an alternate, not a member, at the moment.

• 0945

In order to make it legal, it has to be.

Mr. Harquail: Do you have to serve here over 25 years before you have any seniority?

The Chairman: Mr. Nowlan moves that the committee print 1,000 copies of its *Minutes of Proceedings and Evidence*.

Motion agreed to.

The Chairman: It has also been the practice of this committee that the chairman be authorized to hold meetings to receive and authorize the printing of evidence provided that there are representatives from the government party and the Official Opposition party.

An hon. Member: Agreed.

The Chairman: It is the same as in the last session, and I think we found it worked very well.

Mr. Mazankowski: I move that we continue with the same practice.

Motion agreed to.

Mr. Harquail: On a point of information.

The Chairman: Yes, Mr. Harquail.

Mr. Harquail: Not on a point of order, but mainly for my own information, are you telling me that for a member who has been assisting at Transport committee meetings for some eight years now there is a technical point that an alternative member cannot move a motion?

The Chairman: There is a procedural point; yes, that is correct, unless the alternate is sitting in for a regular full member of the committee.

Mr. Harquail: And that is parliamentary procedure—that a member, just because he is designated as an alternate, cannot move a motion in this committee?

The Chairman: Unless he is filling in for a regular member, yes.

Mr. Laniel was substituted this morning for Mr. Olivier, who is officially still a member of this committee, and because he has been substituted he can move a motion or vote in the committee, but alternates cannot.

Mr. Harquail: So that is good, sound parliamentary practice then that a duly elected member then becomes an observer to the meeting and cannot move a motion?

[*Traduction*]

souhaitez, ou présenter une motion en vue d'imprimer 1,000 exemplaires.

M. Harquail: Je le propose.

Le président: Le seul remplaçant qui a été dûment désigné, conformément au Comité de sélection—et j'en parlerai dans un instant—est M. Laniel. Je regrette donc, monsieur Harquail, je ne saurais accepter votre motion, car pour l'instant, vous êtes un remplaçant et non pas un membre du Comité.

Afin que cela soit légal, il faut qu'il en soit ainsi.

M. Harquail: Faut-il se dévouer ici plus de 25 ans avant d'avoir la moindre ancienneté?

Le président: M. Nowlan propose que le Comité imprime 1000 exemplaires de ses Procès-verbaux et témoignages.

La motion est adoptée.

Le président: Le présent Comité a également eu pour habitude d'autoriser le président à tenir des réunions afin d'entendre des témoignages et d'en autoriser l'impression pourvu que des représentants du gouvernement et du parti qui constitue l'Opposition officielle soient présents.

Une voix: D'accord.

Le président: C'est la même motion qu'au cours de la dernière session, et je crois que nous avons constaté que cela fonctionnait très bien.

M. Mazankowski: Je propose que nous maintenions la même pratique.

La motion est adoptée.

M. Harquail: J'aimerais demander des renseignements.

Le président: Oui, monsieur Harquail.

M. Harquail: Je n'invoque pas le Règlement, mais en fait pour ma propre gouverne, voulez-vous me dire qu'un membre qui assiste aux réunions du Comité des transports depuis quelque huit années déjà se voit interdire, pour une raison de procédure, comme membre remplaçant, la possibilité de proposer une motion?

Le président: C'est une question de procédure; oui, c'est juste, à moins que le remplaçant ne siège à la place d'un membre attitré du Comité.

M. Harquail: Est-ce là une procédure parlementaire—qu'un membre, tout simplement parce qu'il a été désigné comme remplaçant, ne peut proposer une motion ici au Comité?

Le président: À moins qu'il ne remplace un membre en bonne et due forme, oui.

M. Laniel remplace ce matin M. Olivier qui est officiellement toujours membre du Comité, et parce qu'il a été désigné comme remplaçant, il peut proposer une motion et voter au Comité, alors que les remplaçants ne le peuvent pas.

M. Harquail: Donc, c'est la pratique parlementaire reconnue que dans un tel cas, un député dûment élu devient un observateur à la réunion et ne peut proposer de motion?

[*Text*]

The Chairman: He cannot move a motion. He can question of course. He can question witnesses or make statements, but he cannot vote and he cannot move a motion. I do not know if it is good practice or not, Mr. Harquail, but it is the rules of the House. It is the Standing Orders of the House.

Mr. Turner: When you have been around here a long while you would know when the rules are changed.

Mr. Harquail: No, but I think that is absurd.

Mr. Mazankowski: If you have been around here, you probably have a lot of experience in that.

Mr. Harquail: I think that absolutely flies in the face of what democracy is supposed to be about and I think it is absolutely ridiculous.

The Chairman: The only advice I can give you on that would be to take it up with Mr. Pinard . . .

Mr. Harquail: Well, I may decide to do that, but I think that is really . . .

The Chairman: —to have the Standing Orders changed.

Mr. Mazankowski: Is there a split in the caucus here?

Mr. Forrestall: Yes, I detect a very serious split in the caucus.

The Chairman: Oh, I do not think so.

Mr. Harquail: I do not think anything unnecessary to be added to my inquiry needs to be added. Nothing should be read into this; nothing should be taken out of it; nothing should be misinterpreted; no analysis should be made. I am just asking a straightforward question, and there is no difficulty other than that I find it just a bit strange.

The Chairman: Thank you, Mr. Harquail.

That is all of the business before the committee this morning. I would suggest, however, that the steering committee stay behind and we have a brief meeting on future business of the committee and perhaps set the dates for some subsequent meetings so we can get to work and do our job.

Is that agreed by members of the steering committee, or by the members of the committee?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: This meeting is now adjourned to the call of the Chair.

[*Translation*]

Le président: Il ne peut proposer de motion. Il peut bien sûr interroger. Il peut interroger les témoins ou faire des déclarations, mais il ne peut voter ni proposer une motion. Je ne sais pas si c'est là une bonne pratique ou non, monsieur Harquail, mais c'est le Règlement de la Chambre. C'est le Règlement de la Chambre.

M. Turner: Lorsque cela fera longtemps que vous êtes ici, vous saurez quand on change les règlements.

M. Harquail: Non, mais je crois que c'est absurde.

M. Mazankowski: Puisque cela fait longtemps que vous êtes ici, ce n'est probablement pas la première fois que vous voyez cela.

M. Harquail: À mon avis, cela va complètement à l'encontre de ce qui est censé être la démocratie et je crois que c'est absolument ridicule.

Le président: Le seul conseil que je puisse vous donner, c'est d'aborder la question avec M. Pinard . . .

M. Harquail: Je vais peut-être décider de le faire, mais je crois vraiment . . .

Le président: . . . afin de faire modifier le Règlement.

M. Mazankowski: Y aurait-il division au sein du caucus à ce sujet?

M. Forrestall: Oui, je relève une division très grave au caucus.

Le président: Je ne le crois pas.

M. Harquail: Je ne crois pas qu'il soit nécessaire d'ajouter quoi que ce soit d'inutile à ma demande d'information. Il ne faut rien y voir; et il ne faut rien en retirer; il ne faut rien interpréter faussement; il ne faut en faire aucune analyse. Je posais simplement une question directe, et il n'y a aucun problème outre le fait que je trouve que c'est un peu bizarre.

Le président: Merci, monsieur Harquail.

Voilà tout ce que devait régler le Comité ce matin. Je proposerais cependant que les membres du Comité directeur restent là et que nous tenions une brève réunion sur les travaux futurs du Comité, fixant peut-être les dates de quelques réunions prochaines de façon à ce que nous puissions nous mettre à l'oeuvre et faire notre travail.

Les membres du Comité directeur sont-ils d'accord, et les autres?

Des voix: D'accord.

Le président: La séance est levée.

Tuesday, February 7, 1984

• 1541

The Chairman: Order, please. The committee can hear evidence without a quorum being present, but we do not have to worry about that; there is a quorum.

Le mardi 7 février 1984

Le président: À l'ordre s'il vous plaît. Le Comité peut entendre les témoignages sans qu'il y ait de quorum, cependant nous n'avons pas à nous inquiéter à ce sujet puisque nous avons le quorum.

[*Texte*]

In accordance with our permanent order of reference contained in Standing Order 46(4), House of Commons Permanent and Provisional Standing Orders, December 22, 1982, we shall consider the Annual Report of the Department of Transport for 1981-1982.

We have a subcommittee report to deal with, but if members agree I propose to deal with that after we have completed the first round of questioning. Is that agreed?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: At this time I wish to welcome to the committee the Hon. Lloyd Axworthy, Minister of Transport. It is not his first appearance before the committee and I am sure it will not be his last.

Mr. Axworthy, welcome. I would ask you to introduce your officials to the committee, please, and if you have an opening statement, to make it immediately following the introduction.

Hon. Lloyd Axworthy (Minister of Transport): Thank you, Mr. Chairman. First let me say that I am appreciative of the opportunity to appear before such a distinguished committee, one which has played such an important role in the past in developing transportation policy. I certainly welcome the opportunity to continue this interesting dialogue that I hope we will open up today because I believe there are some very important issues in the area of transportation and we will benefit all by having this opportunity to get into a good exchange of some of the critical ingredients of those policies.

I have with me today a number of members from the Ministry of Transport: the Deputy Minister, General Ramsey Withers, who is to my right. Again, I think you have all met him under perhaps previous incarnations. To my left is Gordon Sinclair, the Air Administrator, again well known to members of this committee. Mr. Nick Mulder, who probably is better known to the committee than some committee members would like, having spent most of the summer with them in travels around the country, is responsible for our surface operations. Mr. Jack Allan is our new Marine Administrator, and we very much welcome him to the department to his new responsibilities. We also have with us several other officials, so I hope we will be in a position to provide the committee with most answers. If we do not have the relevant information right at hand, we will certainly make every effort to provide it.

Mr. Chairman, what I thought I might do by way of opening is simply to draw the attention of the committee to some of the major reference points that were tabled in the annual report, and give the committee an update or progress report on some of the successes we have had in initiating and implementing the proposals that were put forward as part of the action plan of the department in that report. We are now in position, I think, to make a fairly useful assessment of some of the results of those initiatives and to prescribe to you some

[*Traduction*]

Conformément à notre ordre de renvoi permanent que l'on trouve dans le Règlement 46(4) du Règlement de la Chambre des communes, Articles permanents et provisoires, du 22 décembre 1982, nous allons examiner le rapport annuel du ministère des Transports pour l'année 1981-1982.

Nous aurons à traiter du rapport du sous-comité, mais si les membres du Comité le veulent bien nous le ferons après le premier tour de questions. Êtes-vous d'accord?

Des voix: D'accord.

Le président: Je voudrais pour le moment souhaiter la bienvenue au Comité à l'honorable Lloyd Axworthy, ministre des Transports. Ce n'est pas la première fois qu'il comparaît devant le Comité et je suis certain que ce ne sera pas la dernière.

Je vous souhaite la bienvenue, monsieur Axworthy. Je vous demanderais de bien vouloir présenter vos hauts fonctionnaires, et si vous avez une déclaration préliminaire, de la faire immédiatement après cette présentation.

L'honorable Lloyd Axworthy (ministre des Transports): Je vous remercie, monsieur le président. Permettez-moi tout d'abord de souligner que je suis sensible à l'occasion qui m'est offerte de comparaître devant un groupe aussi distingué, un groupe qui a joué un rôle si important par le passé lors de l'élaboration de la politique des transports. Je suis certainement heureux de cette occasion qui m'est offerte de poursuivre ce dialogue qui reprendra aujourd'hui, je l'espère, étant donné qu'il y a à mon avis des questions extrêmement importantes à étudier dans le domaine des transports et que nous profiterions tous d'un bon échange sur les éléments essentiels que comportent de telles politiques.

Je suis accompagné aujourd'hui d'un certain nombre de personnes du ministère des Transports: le sous-ministre, le général Ramsey Withers, à ma droite, je crois que vous l'avez tous déjà rencontré sous d'autres incarnations peut-être. À ma gauche se trouve Gordon Sinclair, administrateur du transport aérien qui est bien connu également des membres du Comité. M. Nick Mulder qui est peut-être mieux connu ici que ne le voudraient certains membres du Comité, étant donné qu'il a passé la majeure partie de l'été à voyager avec eux à travers le pays: il est responsable du transport de surface. M. Jack Allan est notre nouvel administrateur du transport maritime et nous l'accueillons avec plaisir au ministère dans ses nouvelles fonctions. Nous sommes également accompagnés de plusieurs autres hauts fonctionnaires, nous espérons donc être en mesure de répondre à la plupart de vos questions. Si nous n'avons pas les renseignements pertinents à la main, nous nous efforcerons certainement de les obtenir pour vous.

Monsieur le président, j'ai pensé au départ porter à l'attention des membres du Comité les sujets importants qui se trouvent dans le rapport annuel, et vous faire une mise à jour ou un compte rendu de certains succès que nous avons connus dans l'élaboration et la mise en application des propositions présentées dans le plan d'action du ministère mentionné dans ce rapport. Nous sommes maintenant en mesure, je le crois, de faire une évaluation raisonnablement utile de certains résultats

[*Text*]

of the areas in which we would hope to proceed in the next year.

Obviously, the most important work of the ministry over the past year, and certainly of members of this committee, has been in the development of the new grain transportation program. I will not go over all the interesting history that has transpired, but simply would say at this point in time we are now in a position to see the first major beneficial results of that legislation. The railways have committed over $1.1 billion in new capital investments for the forthcoming year.

• 1545

Some very major projects are now under way. I suppose we could say we are now engaged in the single largest construction project in North America with the new Beaver Tunnel program beginning in the western mountains. As well, there is a wide variety of other projects in terms of new equipment, locomotives, cars and railway facilities across Canada. It is having a very major impact in the creation of economic activity in the country. I think it is demonstrating very well that the kind of improvement in investment that had long been foreseen is now in fact taking place and we can with some assurance look toward the future and the operation of that transportation program.

As well, we have established the new grain agency, which will begin working March 1 under the administrator, Mr. Jack Horner. As well, I announced yesterday the composition of a new Senior Grain Transportation Committee. It will have its first meeting in Winnipeg on February 27. I will chair that meeting, and I am looking forward very much to the operation of those two agencies. I think they are very instrumental in the full operation of the Western Grain Transportation Act.

I would also like to say, Mr. Chairman, by way of information to committee members, that I have spent a good deal of time in western Canada meeting with all the interested parties to the grain transportation program and I think I could quite honestly say that a lot of the heavy temperature generated during the parliamentary debates in the fall has now substantially diminished and many of the producer groups and others are now very fully committing themselves to the working of the bill. It may not be that all members of Parliament are, but certainly the people who have most at stake in the implementation of that are now coming around to a more practical, reasonable, moderate, common-sense approach to the implementation of that program. I am certainly very pleased to have noticed that that change has at least taken place in western Canada amongst the producer groups and others, and it again demonstrates the wisdom of this committee's recommendations to Parliament that they are being fulfilled in a way that was prescribed by committee.

A second area I would like to point to that was again a matter of some major initiative in the annual report of 1981-82 is in the area of passenger rail programs. Some serious

[*Translation*]

concernant ces initiatives et de vous souligner certains secteurs où nous espérons faire des progrès au cours de l'an prochain.

Il est évident que le travail le plus important du ministère au cours de l'an passé, et certainement aussi pour les membres du Comité, a été la mise sur pied du nouveau Programme du transport des grains. Je ne vais pas tout vous raconter l'histoire intéressante qu'il a suscitée, mais je voudrais simplement à ce moment-ci que nous commencions à connaître maintenant les premiers résultats bénéfiques de cette loi. Les chemins de fer ont engagé quelque 1.1 milliard de dollars en nouveaux investissements de capitaux pour l'année qui vient.

Des projets importants sont maintenant en cours. Nous pourrions dire, je suppose, que nous avons entrepris le plus grand projet de construction simple de l'Amérique du Nord avec le nouveau programme du tunnel Beaver qui vient de commencer dans les montagnes de l'Ouest. Il y a également une gamme variée d'autres projets pour du nouvel équipement, des locomotives, des voitures et des installations ferroviaires au Canada. Tout cela a des répercussions importantes sur l'activité économique du pays. Il est évident qu'il s'agit du genre d'amélioration d'investissements que nous avions prévue il y a longtemps et qui maintenant se produit. Nous pouvons donc regarder l'avenir et l'exécution du programme des transports avec confiance.

Nous avons également mis sur pied le nouvel Office du transport du grain qui débutera ses travaux le 1er mars; l'administrateur en sera M. Jack Horner. Nous avons également annoncé hier la composition d'un nouveau Comité supérieur du transport du grain. La première réunion de ce comité se tiendra à Winnipeg le 27 février. Je présiderai moi-même cette réunion et j'attends avec impatience de voir ces deux agences en fonctionnement. Elles joueront un rôle très important dans l'application de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest.

Permettez-moi de dire également, monsieur le président, afin de renseigner les membres du Comité, que j'ai passé beaucoup de temps dans l'ouest du Canada à rencontrer toutes les parties intéressées au programme du transport du grain et je peux vous dire en toute honnêteté que les chaudes discussions qui ont eu lieu l'automne dernier lors des débats parlementaires se sont bien refroidies et que de nombreux groupes de producteurs et autres se sont maintenant vraiment engagés à mener à bien ce projet de loi. Il se peut que tous les députés du Parlement ne soient pas d'accord, mais il est certain que ceux qui sont le plus impliqués ont maintenant adopté une approche plus pratique, plus raisonnable et plus modérée concernant la mise en vigueur de ce programme. Je suis très heureux de remarquer ce changement qui s'est produit dans l'ouest du Canada parmi les groupes de producteurs et les autres, c'est là la preuve de la sagesse des recommandations du Comité au Parlement puisque maintenant elles sont appliquées de la façon prescrite par le Comité.

Je voudrais également souligner une autre question qui a compté au nombre des initiatives importantes mentionnées dans le rapport annuel de 1981-1982, il s'agit des programmes

[*Texte*]

consternation was expressed in this committee during that period of time when there were cutbacks in the services. As we stated at that time, the importance of that rationalization was to allow VIA Rail to begin to accumulate a capital base so it could begin to invest in modernization to begin to develop a number of initiatives that would allow it to become an up-to-date, modern passenger rail system. I think we are now seeing the major benefits flowing out of those initiatives. In the last two or three months we have been able, I believe, to make some very important investments on the part of VIA Rail. We have established a $300-million program for four new maintenance facilities. They will not only have the result of providing a much better level of maintenance and upkeep on the VIA equipment but also a major cost-saving approach. We estimate that the cost savings will be in the level of some $35 million to $40 million per year simply by the substantial reductions in the maintenance costs we now encounter.

We have also just announced last week the development of a new prototype short inter-city train set that would be undertaken jointly by a consortium of Cancar out of Thunder Bay and Bombardier in Quebec. They will be developing a new set of railway passenger cars designed specifically for the western Canadian-Atlantic Canada market. Because they are reasonably long-haul, overnight train arrangements, the new LRC components were not compatible with those kinds of needs. So we have now undertaken that development and I expect we will be able to enjoy some of the benefits of that within a period of about two or three years. We do not, obviously, want to rush that program, because we want to make sure that the new railcars are both appropriate and well tested for that new market.

At the same time, we are looking at the modernization of some of the present equipment to deal with the short-term problems.

Thirdly, Mr. Chairman, we have introduced a consultative process across Canada in a number of communities, looking at the possibility of new route structures and service responsibilities. We did restore the operation of the northern continental line from Winnipeg through to Edmonton. We are now meeting with the municipal and provincial leaders to look at the possibility of extending that through to the B.C. coast.

• 1550

We have also reintroduced the Moncton-Edmundston line in the Province of New Brunswick. That will come into operation in the forthcoming year. We are continuing consultation in a number of other areas of the country where we think there is a possibility for implementation of new services, based on a very clear commitment by the local communities and the provincial authorities to help and co-operate. I would want to say that I think we can see not only a continuation of passenger service but a major boost to the operation for tourism purposes. In that respect we are presently working at the details of a new

[*Traduction*]

du système ferroviaire passagers. On semblait assez consterné ici au Comité lorsqu'il fut question de réduire les services. Ainsi que nous l'avions mentionné à l'époque, ce qui était important dans cette rationalisation, c'était de permettre à VIA Rail de commencer à accumuler des capitaux afin de pouvoir investir dans la modernisation du système pour mettre en application certaines initiatives afin qu'on puisse obtenir un système ferroviaire passagers amélioré et plus moderne. Nous voyons maintenant quels avantages découlent de ces initiatives. Nous avons pu au cours des deux ou trois derniers mois faire des investissements très importants pour le compte de VIA Rail. Nous avons mis sur pied un programme de 300 millions de dollars pour quatre nouvelles installations d'entretien. Non seulement ces dernières offriront un meilleur niveau d'entretien pour l'équipement de VIA, mais ce sera fait de façon moins coûteuse. Nous prévoyons de réaliser des économies de quelque 35 à 40 millions de dollars par année simplement en réduisant de façon importante le coût d'entretien que nous connaissons présentement.

Nous avons également annoncé la semaine dernière la mise au point d'un nouveau prototype de train inter-villes sur de courtes distances, projet auquel travailleront conjointement un consortium de Cancar de Thunder Bay et Bombardier au Québec. Ils concevront de nouveaux wagons passagers spécialement prévus pour le marché de l'Ouest canadien et de l'Atlantique-Canada. Étant donné qu'il s'agit de longs parcours, de nuit, les nouvelles composantes LRC ne pouvaient répondre à ce genre de besoins. Nous nous sommes donc lancés dans cette nouvelle entreprise, et j'espère que nous pourrons en profiter dans deux ou trois ans. Nous ne voulons pas évidemment que ce soit fait trop rapidement, car nous voulons être certains que les nouveaux wagons seront à la fois convenables et qu'ils auront subi tous les essais pour ce nouveau marché.

Nous étudions en même temps la modernisation de certaines pièces de l'équipement actuel afin de résoudre certains problèmes à court terme.

Troisièmement, monsieur le président, nous avons lancé un processus de consultation dans un certain nombre de communautés, partout au Canada, pour étudier la possibilité de nouvelles structures routières et aussi étudier les responsabilités en matière de service. Nous avons repris les activités sur la ligne continentale du nord, de Winnipeg jusqu'à Edmonton. Nous rencontrons présentement les dirigeants municipaux et provinciaux pour étudier la possibilité d'étendre ce service jusqu'à la côte de la Colombie-Britannique.

Nous avons également réintroduit la ligne Moncton-Edmunston dans la province du Nouveau-Brunswick. Cette ligne entrera en activité au cours de l'année qui vient. Nous poursuivons nos consultations dans un certain nombre d'autres régions au pays où, croyons-nous, il y a possibilité d'avoir de nouveaux services, si les communautés locales et les autorités provinciales s'engagent de façon très claire à aider et à coopérer. Je soulignerai que non seulement nous prévoyons une continuation du service passagers mais un accroissement des activités à des fins touristiques. Nous sommes en train de

[*Text*]

discount rail pass system that would be available for young people and older travellers. I hope to be in a position to make announcements on that at some time within the next three or four weeks.

In the area of safety, which I think is one that has been fairly prominent in the public eye recently, there are a number of initiatives the department and I have taken on behalf of the government. First, we have, as members know, the passage of the Canadian Aviation Safety Board. We are working towards an October 1 starting date for that board. Again, I will be in a position within the next week or 10 days to announce the chairman and composition of that board. So I think we can report to the committee that in fact we are moving well ahead on the timetable for that initiative.

The other forms of the recommendations coming out of the Dubin inquiry—we have implemented a large number of them in the administration and regulation areas. Members of the committee might be interested in knowing—I would certainly be glad to spend some time talking further about it—two weeks ago we announced a special office of safety, the Inspector General for Transportation Safety. I am also pleased to announce that I have just heard today, in fact, that the Public Service Commission has appointed General Thorneycroft to be the Inspector General for Transportation Safety. I do not have a release of any kind, because I just heard that by way of a report from the deputy, but I am very pleased we have such a distinguished member who has had a long degree of public service, particularly in the aviation area, to act as Inspector General for us. We will set for him specific responsibilities to do a overview on safety matters within the department, to take public representations, and to look at areas where there may be some conflicting advice or opinion, and try to provide direct advice to myself and the deputy in that area.

I also want to report in the safety area that we have started a program of safety audits . . . major comprehensive safety audits. The first one was announced a few weeks back on Air Canada. We will be initiating a second major comprehensive audit on CP Air on March 1, and we will continue that cycle of audits with all the major carriers. We are also working on amendments to the Aeronautics Act, and I hope we may be able to secure parliamentary time this spring so we can take some of the recommendations coming out of those audits and follow them through with legislation.

We are also working on the final stages of evaluation on tenders and bids on the RAMP program, which members of the committee will remember is an $800 million commitment for a brand new radar system in our airports across Canada. Again, we would hope to be able to announce the awarding of that contract sometimes in the next couple of months, I suppose. We should be in a position to do that.

[*Translation*]

mettre une dernière main à un nouveau système à rabais de laissez-passer ferroviaires qui sont offerts aux jeunes gens et aux voyageurs âgés. J'espère pouvoir en faire l'annonce au cours des trois ou quatre prochaines semaines.

Au sujet de la sécurité, on en a beaucoup parlé dans le public récemment, le ministère et moi-même avons pris au nom du gouvernement un certain nombre d'initiatives. Comme vous le savez, nous avons créé récemment le Bureau canadien de la sécurité aérienne. Nous espérons que les activités de ce bureau débuteront le 1er octobre. De nouveau, je serai en mesure dans une semaine ou 10 jours de vous dire qui en seront le président et les membres. Je peux donc vous souligner que nous sommes en avance sur notre échéancier dans ce domaine.

Pour ce qui est des autres formes de recommandations qui ont résulté de l'enquête Dubin, nous avons donné suite à un grand nombre de ces recommandations dans les domaines de l'administration et de la réglementation. Les membres du Comité seront peut-être intéressés de savoir, je serai heureux de vous en parler un peu plus longuement, qu'il y a deux semaines nous avons annoncé la création d'un poste spécial pour la sécurité, celui de l'Inspecteur général pour la sécurité des transports. Je suis également heureux d'annoncer, je l'ai appris aujourd'hui, en réalité, que la Commission de la Fonction publique vient de nommer le Général Thorneycroft Inspecteur général pour la sécurité des transports. Je n'ai pas encore publié de communiqué, car je viens d'apprendre la nouvelle de mon sous-ministre, mais je suis heureux que nous ayons un membre aussi distingué, bien connu dans le domaine du service public, surtout dans le domaine de l'aviation, pour assumer les fonctions d'inspecteur général. Nous allons lui donner des responsabilités précises, afin qu'il surveille les questions de sécurité au sein du ministère, qu'il reçoive les doléances du public, et qu'il étudie les secteurs où il peut y avoir conflit d'avis ou d'opinions, afin qu'il puisse conseiller directement le sous-ministre et moi-même en la matière.

Permettez-moi également de vous dire au sujet de la sécurité que nous avons lancé un programme de vérification de sécurité, des vérifications intégrées importantes. La première a été annoncée il y a quelques semaines au sujet d'Air Canada. Nous allons entreprendre une deuxième vérification intégrée importante au sujet de CP Air, le 1er mars, et nous continuerons la ronde des vérifications pour tous les principaux transporteurs. Nous sommes également en train d'élaborer des modifications à la Loi sur l'aéronautique, et j'espère obtenir du temps au Parlement, ce printemps, pour présenter des recommandations découlant de ces vérifications pour qu'éventuellement une loi soit adoptée en la matière.

Nous en sommes aux dernières étapes de l'évaluation des soumissions et des offres concernant le programme RAMP. Les membres du Comité se souviendront qu'il s'agit d'une dépense de 800 millions de dollars pour l'obtention d'un nouveau système radar pour tous nos aéroports au Canada. J'espère également pouvoir annoncer au cours des prochains mois à qui le contrat a été accordé. Nous devrions être en mesure de pouvoir le faire.

[*Texte*]

So I think we can say that we are taking a fairly major initiative in the safety area, and I expect it is a matter that members will want to explore further.

One other area I think is worth drawing to the attention of the members is the major capital investment that has been undertaken on behalf of Transport Canada as the result of the special recoveries program announced in last April's budget. The total amount of capital programming under that jurisdiction has been something like $825 million: $470 million in the Air Administration, for a wide variety of airport improvements, extensions, and expansions, which I think we all know were sorely needed. Equally, we will provide for a large sum of money in the area of Marine Administration, particularly in the purchase of new Coast Guard cutters. Some 12 new ships are now in the process of being awarded for tender. I think we have just one final ship to be awarded in that particular program.

Mr. Chairman, I think that covers, in a fairly broad stroke, some of the areas of accomplishment based on the report itself.

• 1555

I just wanted to conclude by saying that I have taken very seriously the committee report that was put forward on domestic air policy, tabled by this committee in 1982. We are presently examining the whole issue of a new domestic air policy. I had asked the CTC to undertake a series of hearings on the air fare side. I have an interdepartmental task force working on the question of entry and exit points. I would hope, Mr. Chairman, with the agreement of this committee, to be able to be in a position to come back to this committee some time in the spring with a response to their committee report based upon a Cabinet discussion, so that we can clearly establish a new domestic air policy some time this spring, based upon both CTC hearings and our own evaluation, so that we can give this committee a proper response to the report that it so wisely tabled and which has given me a good deal of advice and recommendations.

I would be very glad to answer further questions in that area, but I can promise members of this committee that it is a matter of very high priority for me to establish a new domestic air policy so that we can have a more open, competitive, liberalized system and therefore suit the needs of the Canadian consumer in an adequate way, as this committee recommended in that report.

With that, Mr. Chairman, I would conclude my opening remarks.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Minister.

While I have already welcomed the Minister and his officials as the witnesses here today, I would just like to take a moment to offer a special welcome to Ramsey Withers and John Allan, who I believe are appearing before this committee

[*Traduction*]

Par conséquent, nous pouvons dire, je crois, que nous avons pris des initiatives importantes dans le domaine de la sécurité, et j'imagine que les membres du Comité voudront explorer davantage cette question.

Par ailleurs, il convient de porter à l'attention des membres du Comité l'investissement important en capitaux qui a été fait au nom de Transports Canada suite au programme spécial de recouvrement annoncé dans le budget d'avril dernier. La somme totale des capitaux pour les programmes dans cette juridiction est de quelque 825 millions de dollars: 470 millions pour l'Administration du transport aérien, pour un très grand nombre d'améliorations dans les aéroports, des ajouts, de l'expansion, dont nous avons grandement besoin. Nous allons également attribuer une somme importante à l'Administration du transport maritime, pour l'achat surtout de nouveaux cutters pour la Garde côtière. Les contrats pour quelque 12 nouveaux bateaux sont présentement attribués. Je crois qu'il ne nous reste qu'un dernier contrat à attribuer dans le cadre de ce programme.

Monsieur le président, je crois avoir fait le tour, de façon assez générale, de nos réalisations en me fondant sur le rapport même.

Permettez-moi de conclure en disant que j'ai pris très au sérieux le rapport du Comité au sujet de la politique aérienne au pays, rapport déposé par le présent Comité en 1982. Nous sommes en train d'étudier toute cette question d'une nouvelle politique aérienne interne. J'ai demandé à la CCT de tenir une série d'audiences au sujet des tarifs aériens. J'ai au ministère un groupe de travail interministériel qui s'occupe de la question des points d'entrée et de sortie. J'espère, monsieur le président, si les membres du Comité sont d'accord, être en mesure de revenir au Comité au printemps prochain et de vous apporter une réponse à ce rapport après en avoir discuté au cabinet, afin que nous puissions clairement établir une nouvelle politique aérienne interne ce printemps. Cette politique se fondera sur les audiences de la CCT et sur notre propre évaluation, afin que nous puissions vous donner une réponse adéquate à ce rapport que vous avez eu la sagesse de présenter et qui m'a donné bon nombre de conseils et de recommandations.

Je serai heureux de répondre à vos questions à ce sujet, mais je vous assure que la question est prioritaire et que je désire établir une nouvelle politique aérienne interne afin que nous puissions avoir un système plus ouvert, plus concurrentiel et plus libéral afin de répondre de façon plus adéquate aux besoins du consommateur canadien, comme l'a recommandé le Comité dans ce rapport.

Cela dit, monsieur le président, je termine ici mes remarques.

Le président: Merci beaucoup, monsieur le ministre.

Bien que j'aie déjà souhaité la bienvenue au ministre et à ses hauts fonctionnaires, comme témoins aujourd'hui, permettez-moi de prendre un instant pour souhaiter la bienvenue toute spéciale à Ramsey Withers et John Allan qui comparaissent, je

[*Text*]

for the first time. Most of us have seen them before another committee, in a different incarnation. I am sure that with one of them on each side of the Minister, he will be well defended.

Our first questioner is Mr. Mazankowski. Fifteen minutes, please.

Mr. Mazankowski: Mr. Minister, through you, Mr. Chairman, you are making quite a splash these days about resurrecting rail passenger services in this country, services that you and your government dismantled back in 1981, a decision that you very stoutly defended. I would like to ask why this dramatic shift in policy. Is it genuine? Are you admitting, on behalf of the government, that you made a mistake in these very dramatic and unilateral cutbacks, or is this just plain electioneering or another act of political desperation, which we have been seeing so much of from this government in the past little while?

An hon. Member: Hear, hear!

The Chairman: Mr. Minister.

Mr. Axworthy: Mr. Chairman, I would say at the outset that, unfortunately, the tone of Mr. Mazankowski's remarks would seem to indicate to me that if anyone is playing the politics of electioneering, it is not the witness in this case. It is the primary member of the opposition spokesmen.

What we clearly pointed out at the time of the VIA Rail announcements in 1981 was that a number of very obsolescent activities had been inherited by VIA Rail. There had to be a rationalization in programs in order that there could be the development of a proper capital pool out of which modernization could occur. If all the money was simply being drained away in areas where there was very little return, we would not be in a position to begin to accumulate sufficient amounts of capital to begin modernizing the system, which is the ultimate purpose of it.

That, Mr. Chairman, is what we are able to do now; after the rationalization has taken place, we are now in the position where, fiscally, we can begin to reinvest. I think if Mr. Mazankowski had been listening carefully, he would have noted that we have already made major investments in the VIA Rail system. Perhaps the most important initial phase was the investment in maintenance facilities. That area was an enormous drain on the ongoing operating budget of VIA Rail. In order to arrest that leakage of moneys, we had to provide new facilities. That was why the first stage in the revitalization of VIA Rail was to develop maintenance facilities.

The second stage I did not include in my remarks, because I think it has probably been raised in past committee sessions. One of the other products of the rationalization was, again, to accumulate capital for investment in purchases of new LRC sets, which would be an up-to-date component of the rail system appropriate for corridor travel, which accounts, I believe, for something like 60% of the total volume.

[*Translation*]

crois, pour la première fois devant ce Comité. La plupart d'entre nous les avont rencontrés déjà sous différentes incarnations. Je suis certain que le ministre sera bien défendu, en ayant un de chaque côté.

Le premier intervenant est M. Mazankowski. Vous avez 15 minutes.

M. Mazankowski: Monsieur le ministre, par votre entremise, monsieur le président, vous faites beaucoup de bruit ces jours-ci au sujet de la résurrection des services ferroviaires au pays, des services que votre gouvernement et vous-même aviez démantelés en 1981, une décision que vous aviez défendue vaillamment. Je voudrais vous demander pour quelle raison il y a maintenant ce changement spectaculaire de politique. Est-il sincère? Est-ce que vous admettez, au nom du gouvernement, que vous avez commis une erreur en éliminant de façon très dramatique et unilatérale ces services, ou est-ce qu'il s'agit simplement d'une mesure électorale ou d'une autre action de désespoir politique, une parmi tant d'autres qu'a adoptées le gouvernement depuis quelque temps?

Une voix: Bravo, bravo!

Le président: Monsieur le ministre.

M. Axworthy: Monsieur le président, je dirai au départ que malheureusement le ton des remarques de M. Mazankowski me montre bien que si quelqu'un veut jouer à ce jeu de la politique électorale, ce n'est pas le témoin dans ce cas-ci. Ce serait plutôt le premier porte-parole de l'Opposition.

Nous avions souligné de façon très claire au moment des annonces de VIA Rail en 1981 que cette dernière société avait hérité d'un très grand nombre d'activités qui tombaient en désuétude. Il fallait rationaliser les programmes afin de mettre sur pied une base de capitaux adéquate pour la modernisation à venir. Si on n'avait fait que dépenser l'argent dans des secteurs peu rentables, nous ne serions pas maintenant en mesure d'accumuler des fonds suffisants pour commencer à moderniser le système, ce qui était vraiment le but ultime de la décision.

Monsieur le président, c'est ce que nous pouvons faire maintenant: une fois la rationalisation en place, nous pouvons, sur le plan fiscalité, commencer à réinvestir. Si M. Mazankowski avait écouté attentivement, il aurait remarqué que nous avons déjà fait des investissements importants dans le système VIA Rail. La phase initiale la plus importante peut-être fut l'investissement dans les installations d'entretien. Ce poste nous faisait perdre énormément d'argent dans le budget de VIA Rail. Afin de mettre fin à cette fuite de capitaux, nous avons prévu de nouvelles installations. C'est la raison pour laquelle la première étape de la revitalisation de VIA Rail a été de construire des installations d'entretien.

Je n'ai pas inclus dans mes remarques la deuxième étape, car je crois qu'elle a déjà été soulevée au cours des réunions passées du Comité. Un des autres avantages de la rationalisation c'était, de nouveau, d'accumuler des capitaux pour l'investissement dans des achats de nouveaux wagons LRC, une composante moderne pour le système ferroviaire qui convient au transport dans le corridor dans lequel passe, je crois, 60 p. 100 environ du volume total du transport.

[*Texte*]

• 1600

The third step, which we have now taken, is to invest in new equipment for the other regional areas of the VIA Rail system.

So I would say, Mr. Chairman, to Mr. Mazankowski, that we are now starting to see the products and results of that rationalization beginning to turn around the capital posture of VIA Rail. That will allow us to begin to do what other Canadians want us to do—that is, to have an up-to-date rail system. If we had not taken those decisions in 1981, what we are doing now would not have been possible.

Mr. Mazankowski: Well, Mr. Chairman, I find the Minister's position somewhat inconsistent. I know the government talks about the need to create and generate jobs, but I would remind the committee that by this action some 1,600 jobs were wiped out. I mean direct jobs which were affected by the wipe-out, and probably another 1,600 associated jobs. So over 3,000 jobs were wiped out in the process of the decision which was made back in 1981. It wiped out rail passenger services for 1.2 million Canadians. We destroyed the tourist industry as far as the Town of Jasper is concerned. It lost about $10 million annually. That is $40 million in total tourist trade, as a result of these cutbacks.

How could you subscribe to this human suffering, this dislocation which took place, the despair that has been contributed?

Mr. Chairman, the Minister stoutly defended this particular decision in Edmonton when he said that the passengers would get better service as a result of the elimination of the transcontinental service through the City of Edmonton. Furthermore, the federal Minister said that the Edmonton cut and others would save the federal government $100 million so it could improve surviving runs. He said the federal efforts to keep and maintain passenger routes had been costing more than $600 million a year.

Well, has the $100-million saving been realized? If so, Mr. Minister, could you give us documented evidence to that effect? What is the new subsidy going to be for VIA Rail after the adjustment of the so-called rationalization? How can you come before this committee and preach that you are going to re-establish services in this country when you were a part of the decision-making process that authorized the cutbacks? You were on the Committee of Economic and Regional Development; you were on the committee of priorities and planning; and you were the Chairman of the Western Affairs Committee—a region that lost 50% of its rail services. You now come back here and promenade as the white knight in shining armour, reinstating the rail passenger service. I do not think many Canadians believe you.

Mr. Forrestall: Short-term politics.

Mr. Axworthy: Mr. Chairman, I think the little peroration of Mr. Mazankowski is very impressive, but not very accurate. The fact of the matter is, as we indicated at that time, that

[*Traduction*]

La troisième mesure que nous avons prise a été d'investir dans de nouveaux équipements pour d'autres régions qui sont desservies par le réseau de VIA.

Je dirais donc à M. Mazankowski, monsieur le président, que nous commençons à offrir de nouveaux produits et que la rationalisation commence à accroître la viabilité du réseau. Tout cela doit nous permettre de commencer à offrir aux Canadiens ce qu'ils veulent qu'on leur offre, c'est-à-dire un réseau ferroviaire moderne. Si nous n'avions pas, en 1981, pris les mesures en question, il nous aurait été impossible de faire ce que nous faisons aujourd'hui.

M. Mazankowski: Eh bien, monsieur le président, je trouve la position du ministre quelque peu incohérente. Le gouvernement parle constamment de la nécessité de créer des emplois, mais je rappelle aux membres du Comité que la mesure en question a fait perdre quelque 1,600 emplois. En effet, 1,600 emplois directs ont disparu, ainsi que 1,600 emplois connexes. La décision prise en 1981 a donc fait disparaître 3000 emplois. Un million deux cent mille Canadiens ont été privés de services ferroviaires. L'industrie touristique dans la ville de Jasper a été complètement détruite. La ville a perdu environ 10 millions de dollars par année. Les coupures lui ont fait perdre 40 millions de dollars en recettes provenant de l'industrie touristique.

Comment avez-vous fait pour permettre qu'il y ait tant de souffrances, de bouleversements et de désespoir?

Monsieur le président, le ministre a ardemment défendu cette décision à Edmonton en prétendant que les voyageurs seraient mieux desservis si le transcontinental ne passait plus par la ville d'Edmonton. Il a d'ailleurs prétendu que la suppression d'Edmonton et d'autres villes permettrait au gouvernement fédéral d'économiser 600 millions de dollars, fonds dont on pourrait se servir pour améliorer les trajets qui seraient conservés. Il a dit qu'il en coûtait au fédéral plus de 600 millions de dollars par année pour conserver et entretenir les lignes voyageurs.

A-t-on vraiment économisé 100 millions de dollars? Dans l'affirmative, monsieur le ministre, pourriez-vous nous donner des preuves? Quel sera le montant de la nouvelle subvention accordée à VIA Rail à la suite de la prétendue rationalisation? Comment osez-vous comparaître devant le Comité pour dire que vous allez rétablir les services dans l'ensemble du pays, alors que c'est vous qui, avec d'autres, avez autorisé les coupures? Vous avez siégé au Comité du développement économique et régional, ainsi qu'au Comité des priorités et de la planification; vous avez été président du Comité sur les questions touchant l'Ouest—et l'Ouest a perdu 50 p. 100 de ses services ferroviaires. Maintenant vous revenez devant le Comité et vous jouez au chevalier errant; vous dites que vous avez l'intention de rétablir les services passagers. Je ne crois pas que beaucoup de Canadiens croient ce que vous dites.

M. Forrestall: C'est la politique à court terme.

M. Axworthy: Le discours de M. Mazankowski est très impressionnant, mais pas très exact. Comme nous l'avons dit à l'époque, la «rationalisation» devait se faire. Le capital . . .

[*Text*]

there had to be, to use the word again, a "rationalization". So the capital . . .

Mr. Mazankowski: What has changed?

The Chairman: Order, please.

Mr. Axworthy: If Mr. Mazankowski could recognize a modicum of courtesy, I would try to provide an answer. What we would like to point out to him is—and I will distribute this particular form to members of the committee, because I think they will be interested—since the 1980 period, the capital expenditures on VIA Rail, which are the important expenditures, Mr. Mazankowski, have risen. That is where you begin to get full productivity; that is when we can invest in new equipment; and they have gone from $90 million to $241 million projected in 1984.

So if Mr. Mazankowski wants a clear, unalterable example of how we have been able to turn that system around, Mr. Chairman, I think members of this committee, and certainly those on the Conservative side, who are always preaching against waste in government and obsolescence, and the need for a leaner society, should recognize reality. The government itself must engage in those kinds of exercises, and do so not simply in a ruthless way, but turn it around to the point where we can begin to restore service and provide improvements. That is what we are engaged in doing. And that is not because we want to prance and parade as he suggests but because we believe that in order to have the survival and the improvement of the passenger rail system we had to reach a point where it was not simply bleeding away all the available money in obsolescent equipment and out-of-date services, but could be turning it around to the modernization of that system.

I would be quite pleased, Mr. Chairman, to submit this graph form so that Mr. Mazankowski may have at least a visual sense of the answer to his question.

Mr. Mazankowski: In the spirit of that answer, how far are you prepared to go in terms of the reinstatement of rail passenger services in this country? You have stated that you are considering, when it is politically appropriate to make the announcement, I suspect to reinstate the service between Edmonton and Jasper and Vancouver.

• 1605

What other services are actively under consideration? For example, is any consideration being given to reinstating the Atlantic, which was a very, very popular service, and well patronized, I might say?

When the Minister talks about savings, I need only remind him about the human suffering that he caused as a result of the layoffs. The human costs of unemployment are documented in every daily newspaper. I remind him that he contributed to the layoff of probably 3,000 jobs by the unilateral action without the courtesy of even going to the Canadian public, the travellers who are going to be affected as a result of the unilateral cutbacks.

The Chairman: Minister.

[*Translation*]

M. Mazankowski: Qu'est-ce qui a changé?

Le président: À l'ordre, s'il vous plaît.

M. Axworthy: Si M. Mazankowski voulait bien être un tout petit peu poli, j'essaierais de répondre à sa question. Nous tenons à lui signaler—et je vais distribuer le document aux membres du Comité, parce que je suis certain qu'il les intéressera—que, depuis la période de 1980, les dépenses d'investissements de VIA Rail qui, monsieur Mazankowski, sont considérables, ont augmenté. La productivité commence à atteindre le maximum; on peut investir dans de nouveaux équipements; les dépenses d'investissements sont donc passées de 90 millions à 241 millions, qui est le chiffre qu'on prévoit pour 1984.

Si M. Mazankowski veut un exemple clair et inaltérable de ce que nous avons fait pour renverser le courant, je crois que les membres du Comité, et surtout les Conservateurs, qui gueulent toujours contre le gaspillage et l'obsolescence au fédéral, qui veulent éliminer des excès, devraient se rendre à la réalité. Le gouvernement doit prendre ce genre de mesures—il ne s'agit pas simplement d'être brutal—pour renverser la vapeur pour qu'on puisse commencer à rétablir et à améliorer les services. C'est d'ailleurs ce que nous faisons. Ce n'est pas parce que nous voulons parader ou nous pavaner, comme il le prétend, mais parce que nous croyons que, pour assurer la survie du réseau passagers et pour l'améliorer, il a fallu être en mesure de s'assurer qu'on ne dissipait pas les fonds en entretenant des équipements désuets et en conservant des services démodés. Il fallait plutôt renverser le courant et moderniser le réseau.

Je veux bien, monsieur le président, faire distribuer ce tableau pour que M. Mazankowski puisse voir la réponse à sa question.

M. Mazankowski: Dans quelle mesure êtes-vous prêt à rétablir les services passagers au Canada? Vous avez dit que vous envisagez la possibilité de rétablir le service entre Edmonton et Jasper et Vancouver et je suppose que vous annoncerez le rétablissement du service au moment où ce sera le plus propice sur le plan politique.

Sur quels autres services se penche-t-on à l'heure actuelle? Par exemple, a-t-on pensé à remettre en service l'Atlantique, service extrêmement populaire?

Lorsque le ministre parle d'économies, je ne puis m'empêcher de lui rappeler les souffrances humaines qu'il a occasionnées à la suite de ces mises à pied. Le coût émotionnel du chômage est évident si l'on prend la peine de lire les journaux. Le ministre se rappellera sans doute qu'il a contribué à la mise à pied d'environ 3000 personnes et ceci de façon unilatérale, sans demander l'avis du peuple canadien, des voyageurs qui sont affectés par ces mises à pied.

Le président: Monsieur le ministre.

[*Texte*]

Mr. Axworthy: Mr. Chairman, first I point out that if there was any political pay-out in these areas it would all be in opposition members' ridings, because the restoration of the northern continental line passes through the Provinces of Saskatchewan and Alberta. I suppose, Mr. Chairman, that if Mr. Mazankowski is suggesting on behalf of his constituents that he would like me not to restore that service, then I would be quite prepared to take that representation.

Mr. Mazankowski: It was taken away in the first place.

Mr. Axworthy: If the position of the Conservative caucus is now that they do not want restoration of services from Winnipeg to Edmonton and Jasper, then, Mr. Chairman, I would certainly be the first to say that if that is the Conservative position . . .

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, that is absolutely untrue.

The Chairman: Order!

Mr. Mazankowski: That is not true.

Mr. Axworthy: Well, Mr. Chairman, I can only go on the grounds that . . .

The Chairman: One speaker at a time, please.

Mr. Mazankowski: When the Minister misleads, it has to be corrected.

Mr. Axworthy: Mr. Chairman, I am simply responding in the spirit of Mr. Mazankowski's questions, in that if he is trying to suggest that our attempts to improve, restore and revitalize that service are done in a random way, I would again say he is not very aware and I think he should perhaps spend a little more time learning what is going on, because we are engaged in a number of consultations right across this country . . . in Atlantic Canada, in Ontario, in Quebec and in the west—to determine what kind of opportunities there might be for new services, and we are doing it in a way that I think makes practical sense. We are working with local communities, with provincial authorities, with tourist officials to determine what might make a proper market arrangement that would support restoration of services. We are doing so in the spirit of co-operation with those communities, not in the spirit of adversarial nonsense that we are getting from Mr. Mazankowski, who simply is here not to look at how we can improve service but simply again, as he likes to say, to make political points.

The Chairman: A brief, final question.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I would just remind the Minister that the cutbacks need not have taken place in the first place if that spirit of co-operation and consultation would have taken place before the cutbacks were made. Perhaps we could have saved the services that were in question and perhaps we could have avoided a lot of human suffering and despair.

The former Minister of Transport said that by 1983 or early 1984 new equipment would be in service in western Canada and in the Maritimes. We now find that the Minister is

[*Traduction*]

M. Axworthy: Monsieur le président, s'il y avait des avantages politiques à retirer de ces régions, ce serait dans tous les cas dans les circonscriptions des députés de l'Opposition. En effet, le rétablissement des lignes continentales du Nord passe par les provinces de la Saskatchewan et de l'Alberta. Je suppose, monsieur le président, que si M. Mazankowski me suggère au nom de ses électeurs de ne pas rétablir le service, je serais tout à fait prêt à en tenir compte.

M. Mazankowski: Ce service a été supprimé au départ.

M. Axworthy: Si le caucus conservateur estime qu'il ne veut pas de rétablissement des services de Winnipeg à Edmonton et Jasper, je serais certainement le premier à dire que si telle est la position des conservateurs . . .

M. Mazankowski: Monsieur le président, c'est tout à fait faux.

Le président: À l'ordre!

M. Mazankowski: Ce n'est pas vrai.

M. Axworthy: Monsieur le président, je me base seulement sur . . .

Le président: Une personne à la fois s'il vous plaît.

M. Mazankowski: Le ministre nous induit en erreur, il faut bien le corriger.

M. Axworthy: Monsieur le président, je réponds simplement aux questions de M. Mazankowski qui ont été posées dans un certain esprit. Il essaie en effet de suggérer que lorsque nous essayons d'améliorer, de rétablir et de revitaliser ce système, nous le faisons au hasard. Je dois répéter qu'il n'est pas très au courant de la question; il devrait peut-être mieux se renseigner car nous procédons à l'heure actuelle à un bon nombre de consultations partout au pays—dans les régions de l'Atlantique, en Ontario, au Québec et dans l'Ouest—consultations qui ont pour but de déterminer les possibilités de nouveaux services. Nous procédons à ces consultations de façon très pratique. Nous travaillons de concert avec des collectivités locales, avec les autorités provinciales, avec les bureaux de tourisme afin de nous assurer des possibilités de marché qui nous permettraient de rétablir les services. Nous faisons cela dans un esprit de collaboration avec ces collectivités et non dans un esprit de confrontation comme celui dont fait preuve M. Mazankowski et dont le seul but est de remporter des points sur le plan politique, comme il aime le dire, et non d'améliorer le service.

Le président: Une brève dernière question.

M. Mazankowski: Monsieur le président, j'aimerais rappeler au ministre que les mises à pied n'auraient pas dû avoir lieu si cet esprit de collaboration et de consultation avait prévalu. Nous aurions peut-être alors pu sauver les services en question et nous aurions alors pu éviter pas mal de souffrances humaines.

L'ancien ministre des Transports a dit qu'en 1983 ou au début de 1984 du nouvel équipement serait en service dans l'ouest du Canada et dans les Maritimes. Or, nous nous

[*Text*]

engaged in some prototype activity. When can we expect this new service to be in place?

Secondly, has the Minister looked at the proposition that has been advanced by Transport 2000 for the re-equipping of the Transcontinental, the concept of bilevel rail cars?—which, I might add, was also a recommendation of the CTC when it introduced its final plan back in 1977. I think the Transport 2000 group have made a fairly good case for the re-equipping of the Transcontinental with the appropriate cost savings attached thereto, and, of course, the locomotives and the cars that would reduce the operations of the Transcontinental by something in the order of $33 million to $35 million annually.

Has the Minister actively assessed or studied the proposal advanced by Transport 2000 and supported by the CTC; and if so, what kind of a reaction does he have to it?

Mr. Axworthy: Yes, Mr. Chairman, we have done all of that. We have taken the proposals for a bilevel car. The Department of Industry and Economic Expansion provided seed money, working initially with the Government of Ontario in developing a new bi-level car for its northern Ontario service. We took the same basic research that was being developed under that program and extended it to look at the potential for bi-level cars in the transcontinental inter-city runs in western Canada and Atlantic Canada. The consortium that has been put up between Bombardier and Cancar in Thunder Bay will be testing both the bi-level car concept and the one-level car concept to determine which is the most energy-efficient, cost-effective, and others.

• 1610

Once those prototypes are developed, they will be tested. We will be using the first level of prototypes in the Rocky Mountains area in the summer of 1986, when the Expo transportation exhibition is on, to test out those concepts. We would hopefully then be in a position to provide for the purchasing of somewhere between 300 and 500 new cars the following year. We do not want to rush into a brand new car design and put it on the road without proper testing, because I think we have learned in the past it does need that shake-down period in order to make sure we have the relevant design and it is applicable to the very stringent conditions we have under Canadian weather. So we have done all those things, and we are now in the process of making sure that it would be a Canadian-design tailored car to suit our requirements.

The Chairman: Thank you, Mr. Mazankowski.

Mr. Harquail, 15 minutes.

Mr. Harquail: Thank you, Mr. Chairman. I too welcome the opportunity to question the Minister and to welcome General Withers and the officials.

I would add some questions on the marine side, but while I welcome Mr. Jock Allan to the meeting, I will be fair in waiting until a future time to pose some marine questions and

[*Translation*]

rendons compte maintenant que le ministre parle de prototype. Quand pourrons-nous nous attendre à ce que ce nouveau service soit en place?

Deuxièmement, le ministre a-t-il étudié la proposition présentée par Transport 2000 en vue du rééquipement du Transcontinental—je veux parler ici des wagons à deux étages que recommandait également la CCT lors de son dernier plan en 1977. Je crois que Transport 2000 a bien défendu la cause du rééquipement du Transcontinental; ce groupe a parlé d'une réduction des dépenses de l'ordre de 33 à 35 millions de dollars annuellement.

Le ministre a-t-il étudié activement les propositions de ce groupe qui sont d'ailleurs appuyées par la CCT? Si tel est le cas, quelle est sa réaction?

M. Axworthy: Oui, monsieur le président, nous avons procédé à tout cela. Nous avons étudié les propositions de wagons à deux étages. Le ministre de l'Industrie et de l'Expansion économique a fourni les fonds d'infrastructure; nous avons travaillé au départ avec le gouvernement de l'Ontario afin de mettre au point un nouveau wagon à deux étages qui desservirait le nord de l'Ontario. Nous avons appliqué la même recherche fondamentale utilisée dans le cadre de ce programme pour étudier le marché des wagons à deux étages sur la ligne transcontinentale dans l'ouest du Canada et dans les provinces de l'Atlantique. Le consortium Bombardier-Cancar de Thunder Bay réalisera des tests portant à la fois sur les wagons à deux étages et à un étage afin de déterminer différents critères, notamment l'économie d'énergie, la rentabilité, etc.

Une fois que ces prototypes seront mis au point, ils seront évalués. Nous utiliserons ceux du premier niveau dans la région des Rocheuses à l'été de 1986 lors de l'Exposition des transports, afin de vérifier ces concepts. Nous espérons pouvoir alors acheter entre 300 et 500 nouveaux wagons l'année suivante. Nous ne voulons pas nous précipiter dans la conception de nouveaux wagons avant de procéder à une bonne évaluation, car nous avons appris par le passé qu'une période d'essai s'impose pour s'assurer que la conception est valable et qu'elle correspond aux conditions très rigoureuses du climat canadien. Nous avons fait tout cela et nous sommes en train de voir à ce que ces wagons de conception canadienne respecteront nos critères.

Le président: Merci, monsieur Mazankowski.

Monsieur Harquail, 15 minutes.

M. Harquail: Merci, monsieur le président. Je voudrais aussi profiter de cette occasion pour poser des questions au ministre et souhaiter la bienvenue au général Withers ainsi qu'aux fonctionnaires.

Je voudrais poser quelques questions à propos du secteur maritime, mais tout en souhaitant la bienvenue à M. Jock Allan, il me paraît plus juste de remettre à plus tard quelques

[*Texte*]

some questions on port development in the Atlantic area. I will come back to him at some future occasion.

Today, though, I would like, Mr. Chairman, to make just a few comments about VIA, since that is the subject on the floor now, and then to come to the question of air safety, which will be the principal area on which I would like to question today.

Just a couple of points on VIA with respect to the Minister's commitment to new equipment for the Atlantic area on the ocean run between Halifax and Montreal and a question I had in mind about the new maintenance shops, where we have shops with CN in Moncton, New Brunswick and at Halifax. Perhaps I could have the answer supplied to me on some other occasion. If the Minister does not want to comment on it today, that is okay; I can wait for that answer. However, I was curious as to why we are not using existing facilities and why we would have to go in some areas to new facilities.

I will stop here and perhaps get a comment on the urgency the Minister places on new equipment for travelling passengers on VIA Rail in Atlantic Canada, when we might expect to see some of that new equipment, and the question about not using some of the existing maintenance shops and some co-operative arrangement with CN, as opposed to building new shops for maintenance.

Mr. Axworthy: Mr. Chairman, on the first questions, I indicated in my previous answer the development of a brand new train set which will go through the stages we announced just two weeks ago—a week ago Friday. That would take somewhere in the neighbourhood of two to three years until you actually have a fully phased implementation of that program. In the meantime we are looking to see how we might upgrade some of the existing equipment. For example, for those which still require steam heating, we are presently costing out what might be the expenses in substantially gutting and redrafting many of the existing train sets to bring them up to standard.

The third area we are trying to look at is we do have the opportunity perhaps to restore two train sets that had been recovered from Amtrak. That would release a number of additional train sets for the Atlantic market. Negotiations are presently under way between ourselves, the departments of Industry and Economic Expansion, and Bombardier, who have the train sets in their possession. That is something for which I hope we will be in a position to provide additional new train opportunties some time in the next two or three months, if we can get that program under way.

On the question of maintenance facilities, there has been some recommendation, or questioning, as to why the new maintenance facilities do not exist in Moncton. Moncton is a sort of long-term maintenance centre. They do a lot of the basic restructuring. What we are talking about is the operational maintenance, and VIA maintenance facilities are already in Halifax itself. That is why again the cost question is

[*Traduction*]

questions sur le domaine maritime ainsi que sur des aménagements portuaires dans la région de l'Atlantique. Je lui en reparlerai donc plus tard.

Aujourd'hui cependant, monsieur le président, je voudrais faire quelques remarques sur VIA puisque cette question est maintenant sur le tapis, pour en arriver ensuite à la sécurité aérienne sur laquelle porteront mes principales questions d'aujourd'hui.

Quelques remarques d'abord au sujet de VIA: le ministre s'est engagé à fournir un nouvel équipement pour la région de l'Atlantique sur le littoral entre Halifax et Montréal, et je voulais savoir ce qu'il en est des nouveaux ateliers d'entretien étant donné que nous avons déjà des ateliers du CN à Moncton, au Nouveau-Brunswick et à Halifax. On pourrait peut-être me répondre une autre fois. Si le ministre ne veut pas faire de remarques à ce sujet aujourd'hui, je n'y vois pas d'inconvénient; je peux attendre cette réponse. Cependant, je me demandais pourquoi nous n'utilisons pas les installations qui existent déjà et pourquoi nous devons nous rendre dans certaines régions pour bénéficier de nouvelles installations.

Je m'arrêterai là en demandant peut-être au ministre s'il envisage de façon urgente l'acquisition de nouveau matériel roulant pour les trains de voyageurs de VIA Rail dans le Canada atlantique; quand pourrait-on s'attendre à voir une partie de ce nouveau matériel, et de plus, pourquoi n'utilise-t-on pas une partie des ateliers d'entretien qui existent actuellement en négociant une entente de coopération avec le CN, plutôt que de construire de nouveaux ateliers pour l'entretien?

M. Axworthy: Monsieur le président, à propos des premières questions, j'ai parlé dans ma réponse précédente de la création de trains tout à fait nouveaux qui devront passer par les étapes dont nous avons parlé il y a deux semaines—une semaine, vendredi. Ce programme ne s'appliquera pas pleinement avant deux ou trois ans environ. En attendant, nous cherchons comment améliorer une partie du matériel roulant actuel. Par exemple, pour les trains qui fonctionnent encore à la vapeur, nous sommes en train de déterminer ce qu'il en coûterait de démolir presque entièrement un grand nombre de trains qui existent déjà pour les renconstruire d'après les normes actuelles.

En troisième lieu, nous essayons de voir s'il est possible de remettre en état deux groupes de trains qui avaient été récupérés à Amtrack, ce qui donnerait davantage de trains pour le marché de l'Atlantique. Les négociations sont actuellement en cours entre nous, les ministères de l'Industrie et de l'Expansion économique ainsi que Bombardier qui est en possession des trains. Si nous pouvons mettre en place ce programme, nous serons en mesure de fournir de nouveaux trains au cours des deux ou trois prochains mois, ce que j'espère.

Quant à la question des locaux d'entretien, on a recommandé ou demandé pourquoi de nouvelles installations de ce genre n'existent pas à Moncton. Cette ville constitue une sorte de centre d'entretien à long terme. On y fait énormément de restructuration fondamentale. Or nous parlons d'entretien opérationnel et les installations d'entretien de VIA se trouvent déjà à Halifax. Cela explique encore une fois que la question

[*Text*]

a very important one; you try to place maintenance facilities in the area where you actually end up so you are not shunting them back and forth for maintenance.

• 1615

We have looked very carefully at the costing of new facilities versus borrowed facilities, and it is quite clear that by simply trying to readapt old facilities you would not get the same efficiencies as you would if you had developed brand-new facilities. I think something of close to 40% of the operating costs of VIA Rail have been in the area of maintenance operation, which is an incredibly high cost, mainly because of the old equipment but also because of the out-of-date maintenance facilities that they now use. We believe we can get a much better cost-effectiveness by having the facilities, and it will again help us to make that basic capital reinvestment so that we can keep trying the system around and increasingly use more and more of the money saved to reinvest in the improvement of the system, therefore attracting more passengers and also cutting operation costs.

Mr. Harquail: Thank you very much, Mr. Chairman.

Mr. Minister, you have in public statements a very high profile with respect to your thrust on air safety, and appropriately so. We know of the Cincinnati Airport incident in June 1983, and I have raised this question in the House with your predecessor. We know of other problems with the forced landing in Winnipeg because of the problems with the aviation fuel. We know of a recent press release with respect to announcements relating to a fire in the cockpit of an aircraft. We know that not too long ago the cone-shaped tail ends of the DC-9 were of some concern to the travelling public and Mr. Taylor of Air Canada had assured us that there would be closer examinations of the aircraft X-ray equipment to prevent that happening. All of these things, of course, have focused the attention of the travelling Canadian public; and for very good reason. I have raised the question about the government's position respecting the banning of smoking on aircraft, and we know that the Department of Health and Welfare, your colleague, Madam Bégin, has recommended that we look at banning smoking on aircraft. I feel, since statistics show that there has been a shift with respect to smokers versus non-smokers, and in a democratic society the majority could and should be taken into account in this regard, and since the majority now are non-smokers and since there has been a shift by aircraft operators in the placement of smoking areas and non-smoking areas on aircraft—I come back once again to take this opportunity in this committee to endeavour to obtain before this committee from you your determination, your position, with respect to this broad question, which leaves everyone in peril. People's lighting the match or other equipment that is brought on the plane and used at will, places a great risk on all the other travellers with respect to oxygen, aviation fuel, other materials that are highly volatile in substance. Are we just going to allow this to continue or is the government, and are you yourself as Minister, prepared to take a serious look at the possibilities of finding ways and means to move on this?

[*Translation*]

des coûts revêt une très grande importance; on essaye de placer les installations d'entretien là où on en a vraiment besoin afin d'éviter toute sorte de navettes pour ces opérations.

Nous avons très soigneusement comparé ce que coûteraient de nouvelles installations par rapport à des installations empruntées, et il est très clair qu'en essayant de réadapter d'anciennes installations l'efficacité n'est pas aussi grande que celle qu'offriraient de toutes nouvelles. Je crois que près de 40 p. 100 des coûts d'exploitation de VIA Rail touchent le secteur de l'entretien qui coûte extrêmement cher, surtout parce que le matériel est ancien mais aussi parce que les installations d'entretien actuellement utilisées sont désuètes. Nous estimons pouvoir obtenir un bien meilleur coût-rendement grâce à de nouvelles installations, et cela devrait aussi nous aider à réinvestir ce capital en essayant d'utiliser à fond le système et de nous servir de plus en plus de l'argent épargné pour réinvestir dans l'amélioration du système, ce qui attirerait plus de passagers tout en diminuant aussi les coûts d'exploitation.

M. Harquail: Merci beaucoup, monsieur le président.

Monsieur le ministre, vous avez maintes fois défendu le principe de la sécurité aérienne, et à juste titre. Nous connaissons l'accident de juin 1983 à l'aéroport de Cincinnati et j'ai posé une question à cet égard à la Chambre à votre prédécesseur. Nous avons entendu parler d'autres difficultés, par exemple l'atterrissage forcé à Winnipeg en raison des problèmes de carburant. Nous avons récemment appris par un communiqué de presse qu'un incendie s'était déclaré dans le poste de pilotage d'un avion. Nous savons qu'il n'y a pas très longtemps les extrémités coniques du DC-9 préoccupaient les voyageurs et M. Taylor d'Air Canada nous avait assuré que l'équipement de rayon-X de l'appareil serait examiné de plus près pour éviter de telles difficultés. Tout cela a bien sûr inquiété les Canadiens qui voyagent et pour de fort bonnes raisons. J'ai demandé ce que le gouvernement entend faire pour interdire la cigarette sur les avions, et nous savons que le ministère de la Santé et du Bien-être social, et en particulier votre collègue, Mme Bégin, a recommandé que nous envisagions cette éventualité. Étant donné que les statistiques montrent que de plus en plus les gens renoncent à fumer et que dans une société démocratique les droits de la majorité pourraient et devraient être ris en compte à cet égard, et étant donné que la majorité est actuellement constituée de non-fumeurs, et que les exploitants de lignes aériennes ont décidé de placer des zones fumeurs et des zones non-fumeurs dans les appareils . . . Enfin, je voudrais profiter de cette réunion du Comité pour essayer d'obtenir de vous votre détermination, votre position quant à cette grande question, qui compromet la vie de tout le monde. Les gens qui allument les allumettes ou autre chose qu'ils peuvent utiliser à volonté dans l'avion compromettent gravement les autres passagers étant donné que l'oxygène, le carburant et d'autres matériaux sont extrêmement volatiles. Est-ce que nous allons laisser cette situation se maintenir ou est-ce que le gouvernement, et vous-même en tant que ministre, êtes disposés à examiner sérieusement la possibilité de trouver des solutions à ce problème?

[*Texte*]

Mr. Axworthy: Well, Mr. Chairman, I would like to reinforce Mr. Harquail's comments that we see in Transport Canada the question of safety as really virtually almost our first priority. That is why we have started to restructure some of the programs and initiatives and to take a look at other areas where we can try to maximize the safety requirements that we must impose in all modes of travel, not just in air. The new inspectors general for safety will be a very important addition to that because they will provide, in a sense, an overview responsibility that can look at separate programs, assess their performance and, in effect, determine their efficacy as a program.

The question of smoking in airplanes is a more difficult one. We have, as you know, worked quite closely with the FFA in the United States because we share so much of the common equipment and procedures. They have been examining it; we have an interdepartmental committee with Health and Welfare also examining it. A number of initiatives have been taken. A proclamation of a show order on better fire retardant materials and the use of smoke detectors in airplanes and matters such as that I think are presently being put forward for response.

• 1620

As to whether you ban smoking outright, I guess in the discussions I have had with the members who have been examining that very issue the difficulty they pose is that if you had a full outright ban there still may be the one or two remaining people who have an uncontrollable nicotine habit, if I may put it that way, where they simply need to have a smoke. I guess there is a certain addictive quality to smoking and there would be a fear that some people might then try still to smoke on an airplane but in a hidden place, particularly the washroom, which is one of the more dangerous areas because it could go undetected. That is a quandary or a dilemma that is posed: whether in fact you might increase the dangers by having an outright ban, as opposed actually to improving the situation. It is a question that is being examined by both the FAA and ourselves.

I have to say, Mr. Chairman, we have not come down fully on one side of that, but I just want to share that information with the committee. It would certainly be welcome to have their points of view on that. But that is one of the dilemmas is being put forward, as well as how much further effective it would be, as opposed to taking steps to provide for better detection of smoking problems and at the same time to provide for a much safer fire-retardation interior of the airplanes.

Mr. Harquail: If we look at the number of flights and the number of people who are flying and we talk about the need of these people you refer to, the need to have to smoke during flight, and you leave at risk the rest of the travelling public—at this great risk; the numbers are substantial: the number of flights has increased and the number of people who are flying—at what point do we seriously concern ourselves with the safety of the balance of these people who are at risk, when we see 23 people killed, lives wiped out in one incident that is

[*Traduction*]

M. Axworthy: Monsieur le président, je voudrais renforcer les remarques de M. Harquail. En effet, Transports Canada considère que la question de la sécurité représente pratiquement la toute première priorité. C'est pourquoi nous avons commencé à restructurer certains des programmes et des initiatives et examiné d'autres domaines dans lesquels nous pouvons essayer de tirer le maximum de critères de sécurité que nous devons imposer à tous les modes de voyages, pas seulement aériens. Les nouveaux inspecteurs généraux de la sécurité apporteront un nouvel élément fort important car, dans un certain sens, ils auront une responsabilité générale qui leur permettra d'examiner certains programmes, leur rendement, et leur efficacité en tant que programmes.

La question de la cigarette dans les avions est plus difficile. Comme vous le savez, nous avons étroitement collaboré avec la FFA, aux États-Unis, car nous utilisons dans une très grande mesure le même équipement et les mêmes procédures. Cet organisme a examiné cette question; nous avons aussi un comité interministériel chargé de cela avec le ministère de la Santé et du Bien-être social. Nous avons pris un certain nombre d'initiatives et nous envisageons par exemple de la publicité pour promouvoir l'utilisation de matériaux plus ignifuges, et de détecteurs de fumée dans les avions.

Quant à la défense de fumer, les spécialistes de la question me signalent qu'il pourrait quand même rester un certain nombre de fumeurs invétérés qui ne peuvent pas s'empêcher de prendre leur dose de nicotine. On sait que le tabac crée une certaine dépendance et on craint que certains passagers d'un avion essaient de fumer en cachette, surtout dans les toilettes, ce qui serait très dangereux étant donné la possibilité qu'un feu passe inaperçu. Voilà le dilemme dans lequel nous nous trouvons: une interdiction totale ne risquerait-elle pas d'accroître les dangers au lieu d'améliorer la situation? C'est une question qu'examinent la F.A.A. et nous-mêmes.

Je dois dire, monsieur le président, que nous n'avons pas tranché la question, mais je voulais que les membres du Comité en soient informé. Nous serions heureux de connaître leur point de vue là-dessus. Il s'agit d'évaluer l'utilité d'une telle mesure par rapport à des mécanismes permettant de mieux détecter les problèmes découlant du «fumage» et à des moyens de traiter les intérieurs des avions afin de retarder autant que possible la propagation du feu.

M. Harquail: Il faut tenir compte du nombre de vols et du nombre total de passagers par rapport à ce groupe de personnes qui ne peuvent pas se passer de tabac pendant un vol, même si cela représente un grand risque pour le reste du public voyageur; on parle de beaucoup de personnes: le nombre de vols augmente et aussi le nombre de passagers. À quel moment commençons-nous à nous inquiéter sérieusement de la sécurité de la masse de ce public voyageur qui est ainsi exposé au danger, quand on voit 23 morts dans un accident relié directe-

[*Text*]

directly related to smoking? Can you at least talk about regulations for employees? If professional aircraft operators, if professional pilots, are going to be paid at the rate they are paid and with the type of support they receive in this serious job they have to carry out, are you at least prepared to tell us that you are to look at a regulation where pilots and co-pilots, or anyone in the cockpit, would be prohibited from smoking?

How do you start a fire in the cockpit of a domestic aircraft? How can we as representatives of the people sit here—and that is the reason why I am so forceful in this today, and yourself as the Minister—to give some indication as to the seriousness of the matter—and to your serious approach as to what kind of considerations you would take, at least starting with the employees of these—and not only Air Canada, but CP Air. You have talked about safety regulations for EPA, but let us have it right across the board, for all airlines, not just one airline; safety checks on all airlines, Air Canada, CP, EPA, and all other operators.

I know it is a contentious issue, it is a very delicate question as to the rights of people and who wants to smoke and who is opposed to smoking. But I think the underlying serious aspect here that has to be addressed is the question of safety and at what point we accept to allow this peril to be at risk for the other travelling public just so that a minority of people can participate in this addiction you referred to.

Mr. Axworthy: Mr. Chairman, first let me clarify. Mr. Harquail is referring to 23 people being killed. I do not think it would be correct to say that that could be attributed to smoking in the aircraft. There is an inquiry in the Cincinnati incident. No results have been forthcoming as yet, but the initial suggestions show that it probably was not due to smoking but to some malfunctioning of equipment. So I think we have to be a little careful that we do not raise a spectre that is not there. I just want to correct that properly.

I also want to say that I do not think in any way we diminish the seriousness of the issue. That is why we are spending a lot of time looking at it. But I want to reinforce again the point that I made. If you are examining it from the safety point of view, as opposed to a non-smoking point of view, I think you have to say—Madam Bégin I think is, we know, well qualified to talk about the health problems related to smoking. That is not my competence. On the safety issue . . .

Mr. Harquail: But that is a serious aspect in itself.

Mr. Axworthy: Well, I do not deny it, but I would not want to make a judgment on that. On the safety aspect, however, the serious concern of many experts—not just our own, but those in the United States who are also looking at it . . . is whether you would cause a greater safety problem by having an outright ban.

• 1625

That is a serious question, Mr. Harquail. No one is using that as a way of pushing the issue aside. It is a serious concern: can you have a total prohibition? As I think we discovered in

[*Translation*]

ment au tabac? Pouvez-vous au moins parler des règlements pour les employés? Étant donné le niveau de rémunération des pilotes professionnels, et tout l'appui qu'on leur donne, êtes-vous au moins en mesure de nous dire que vous allez envisager l'interdiction de la cigarette dans le poste de pilotage pour le pilote, le copilote et toute autre personne qui s'y trouve?

Comment provoque-t-on une incendie dans le poste de pilotage d'un avion des lignes intérieures? J'insiste là-dessus, car j'estime que la question est très sérieuse et j'aimerais savoir quelles mesures vous entendez prendre en tant que ministre pour les employés des lignes aériennes, non seulement Air Canada mais aussi CP Air. Vous avez parlé des règlements de sécurité pour l'EPA, mais je crois qu'ils devraient s'appliquer également à toutes les lignes aériennes, pas seulement une; je parle d'inspection sécuritaire sur tous les avions, ceux d'Air Canada, de CP, d'EPA et de tous les autres transporteurs.

Je sais que c'est une question controversée et délicate qui soulève les droits des fumeurs et des non-fumeurs. Mais l'aspect essentiel concerne la sécurité et à quel moment acceptons-nous de mettre en danger tout le public voyageur afin qu'une minorité puisse satisfaire son désir de fumer?

M. Axworthy: Monsieur le président, je tiens d'abord à faire une précision. M. Harquail parle de la mort de 23 personnes. Je ne pense pas qu'on puisse attribuer cet accident directement au tabac. Une enquête se déroule sur l'accident de Cincinnati. Il n'y a pas encore eu de conclusion, mais d'après les indications préliminaires, il semblerait que l'accident n'a pas été causé par un fumeur mais par le mauvais fonctionnement d'une pièce d'équipement. Il faudrait donc se garder de lancer des accusations non fondées. Je tenais à faire cette précision.

Je souligne par ailleurs que nous ne sous-estimons pas le sérieux de cette question. C'est pour cette raison que nous consacrons beaucoup d'argent à l'étudier. Mais, comme j'ai déjà dit, si on étudie cette question du point de vue de la sécurité plutôt que du point de vue de quelqu'un qui est opposé au tabac, je crois qu'il faut reconnaître . . . Nous savons fort bien que Mme Bégin est bien qualifiée pour parler des problèmes de santé reliés au tabac. Ce n'est pas mon domaine de compétence. Pour ce qui est de la sécurité . . .

M. Harquail: Mais cela reste quand même un aspect sérieux de la question.

M. Axworthy: Je ne le nie pas, mais je ne voudrais pas me prononcer là-dessus. Pour ce qui est de la sécurité, par contre, beaucoup de spécialistes, non seulement les nôtres, mais les Américains qui étudient la question, se demandent si on ne créerait pas un plus grave problème de sécurité en décrétant l'interdiction totale.

Nous reconnaissons que c'est une question sérieuse, monsieur Harquail. Nous n'essayons pas de l'écarter de cette façon. L'interdiction totale est-elle possible? Comme nous

[*Texte*]

the past when we had total prohibitions, people found ways of getting around them, and that became itself far more dangerous, as we found in the matter of prohibition in the United States.

Mr. Harquail: Will you look at employees' smoking in the cockpits?

Mr. Axworthy: Yes, we are looking at that now. There was one incident that was a matter of some real consternation.

Mr. Harquail: A forced landing.

Mr. Axworthy: Yes; and we will take a look at that particular issue.

Mr. Harquail: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Harquail.

Mr. Benjamin, 15 minutes, please.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, before I question the Minister, I have a small point of order which is important to this committee. Now that we have some half-decent furniture and equipment in here, I hope the Chair will jealously guard that other committees and other groups do not try to take advantage of the use of this room even more than they have in the past. But I am confident the Chair will protect this committee.

The Chairman: That is not a point of order, Mr. Benjamin, and I do not propose to comment on it. I would suggest we discuss that in a more appropriate forum.

Mr. Benjamin: I just wanted to congratulate you on your efforts on behalf of this committee.

The Chairman: Thank you. I appreciate that.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I would like to ask the Minister about the appointment of Mr. Horner as the Senior Grain Transportation Administrator. It is like putting a coyote in charge of the chicken coop, but anyway . . . What is his term, or is there a set term, or is it only at pleasure? What is his salary? Will control of the hopper cars, particularly those purchased by the government, and the control of the railway box cars that are still in service, be under his total control?

Mr. Axworthy: Mr. Chairman, in relation to Mr. Horner's appointment, it is for a four-year term. The salary is at the equivalent level he was making as board chairman, which I believe is about $100,000. I do not have the exact figures, but it is exactly what he was making as the board chairman.

The question of car allocation authority, I should correct, ultimately resides with the Minister of Transport, and we sort of transfer that authority. We are presently negotiating a memorandum of agreement with the Wheat Board and the new authority so we will have a clear jurisdiction, so the allocation of cars between non-board and board uses would be retained according to the present guidelines. But we want to clear up any ambiguity, and of course the Wheat Board would

[*Traduction*]

l'avons constaté dans le passé quand nous avons essayé d'imposer une prohibition totale, les gens ont trouvé des façons de contourner la loi, ce qui a donné lieu à des problèmes encore plus dangereux, comme on a pu observer dans le cas de la prohibition aux États-Unis.

M. Harquail: Est-ce que vous allez étudier la question des employés qui fument dans les postes de pilotage?

M. Axworthy: Oui, nous l'édudions maintenant. Il y a eu un incident qui nous causé de graves inquiétudes.

M. Harquail: Un atterrissage forcé.

M. Axworthy: Oui; nous allons étudier cette question particulière.

M. Harquail: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Harquail.

Monsieur Benjamin, vous avez 15 minutes.

M. Benjamin: Monsieur le président, avant que je pose des questions au ministre, j'ai un petit rappel au Règlement. Maintenant que notre salle de comité est équipée et meublée à peu près convenablement, j'espère que le président va nous protéger contre les incursions d'autres comités et d'autres groupes qui voudront utiliser cette salle de comité plus que dans le passé. Mais je suis sûr que le président va protéger notre chasse gardée.

Le président: Ce n'est pas un rappel au Règlement, monsieur Benjamin, et je n'ai pas l'intention d'y répondre. Je vous suggère d'en discuter dans un lieu plus approprié.

M. Benjamin: Je voulais simplement vous féliciter de vos efforts pour le Comité.

Le président: Je vous en remercie.

M. Benjamin: Monsieur le président, j'ai des questions concernant la nomination de M. Horner comme administrateur principal de l'Office du transport du grain. C'est comme si on mettait le loup en charge de la bergerie, mais passons . . . Quelle est la durée de cette nomination ou s'agit-il d'une charge amovible ou révocable à discrétion? Quel est son traitement? Est-ce que les wagons-trémies, surtout ceux que le gouvernement a achetés, et les wagons couverts qui sont encore en service relèveront entièrement de lui?

M. Axworthy: Monsieur le président, M. Horner a été nommé pour une période de quatre ans. Son traitement est le même que ce qu'il avait quand il était président du conseil, de l'ordre de 100,000$, je crois. Je n'ai pas le chiffre exact mais c'est exactement le même traitement qu'il recevait quand il était président du conseil.

Je devrais dire que c'est le ministre des Transports qui détient, en fin de compte, l'autorité en matière de l'allocation des wagons et cette autorité est, pour ainsi dire, déléguée. Actuellement, nous négocions un protocole d'entente avec la Commission canadienne du blé concernant cette autorité pour que notre compétence soit clairement précisée; ainsi la répartition des wagons pour l'utilisation des membres de la Commission et de ceux qui ne sont pas membres sera maintenue selon les directives actuelles. Nous voulons dissiper toute

[*Text*]

continue to have responsibility for the allocation of the shipping blocks.

Mr. Benjamin: Have some of the federal government-owned hoppers already been assigned to the administration of the senior administrator?

Mr. Axworthy: We have not taken that step yet, Mr. Chairman. It is one of the issues I am looking at, and I will be discussing it with the Senior Grain Transportation Committee when I meet with them on February 27.

Mr. Benjamin: You mentioned in your opening remarks the appointment of the Senior Grain Transportation Committee.

Mr. Axworthy: Yes.

Mr. Benjamin: I take it from your remarks that list is now completed. Would you table with this committee a list of the names appointed and whom they represent?

Mr. Axworthy: Yes, sir. We may have it here right now. If not, I am sorry; I can have it for you perhaps before the committee hearings are over.

I should point out perhaps, Mr. Chairman, for Mr. Benjamin's information, that there are still three appointments to be made. One is the producer representative from Manitoba. That was simply because the Manitoba Farm Bureau felt they needed another week or so to complete the representation. We are still waiting for recommendations on the specialty crop observer and the labour union observer, but we had written to them asking for that representation. I would hope that would all be complete by the time the meeting is held on February 27.

Mr. Benjamin: I thought the producer representatives . . . four of them, I think it is . . .

Mr. Axworthy: Yes.

Mr. Benjamin: —were to be elected by the producers.

Mr. Axworthy: They will be, Mr. Chairman. But it was impossible to hold an election in terms of getting the committee started, so we will put forward an election procedure. In the meantime, all the general farm organizations agree they would be prepared to put a rep on that area for a period of four or five months.

Mr. Benjamin: I see. That is an interim appointment.

Mr. Axworthy: An interim appointment.

• 1630

Mr. Benjamin: I see. Will you be holding these elections of producer representatives in conjunction with, which seems to me would save some Wheat Board administrative costs, elections for the Wheat Board advisory committee?

Mr. Axworthy: I have not made a final decision on that, Mr. Chairman. Again, I think it is something I would want to raise with the committee itself when I meet with them as part of the agenda on the 27th.

[*Translation*]

ambiguïté à ce sujet et évidemment la Commission canadienne du blé continuera à avoir la responsabilité pour l'allocation des blocs d'expédition.

M. Benjamin: Certains des wagons-trémies qui appartiennent au gouvernement relèvent-ils déjà de l'administration de l'administrateur principal?

M. Axworthy: Nous n'avons pas encore pris cette mesure, monsieur le président. C'est une des questions que j'étudie et je vais en discuter avec les membres du comité principal des transports des céréales lors de la réunion du 27 février.

M. Benjamin: Vous avez mentionné dans vos remarques préliminaires la nomination d'un Office du transport du grain.

M. Axworthy: Oui.

M. Benjamin: Si je comprends bien, les membres ont tous été désignés. Voulez-vous déposer auprès du Comité une liste des personnes nommées et les groupes qu'elles représentent.

M. Axworthy: Oui, monsieur. Nous l'avons peut-être ici. Sinon, je pourrai sans doute la faire parvenir avant la fin de cette réunion.

Je devrais vous faire remarquer, monsieur le président, qu'il reste encore trois nominations à faire, dont celle du représentant des producteurs du Manitoba. C'était simplement parce que le bureau agricole du Manitoba estimait qu'il avait besoin d'encore une semaine pour choisir le représentant. Nous attendons toujours des recommandations pour l'observateur représentant les producteurs de cultures spécialisées et l'observateur syndical mais nous avons déjà contacté les organismes concernés. J'espère que la liste sera complète pour la réunion du 27 février.

M. Benjamin: Je croyais que les représentants des producteurs . . . Je crois qu'il y en a quatre . . .

M. Axworthy: Oui.

M. Benjamin: . . . devaient être élus par les cultivateurs.

M. Axworthy: Effectivement, monsieur le président. Mais c'était impossible d'avoir des élections pour la première réunion du comité où nous allons proposer une procédure d'élection. En attendant, toutes les associations agricoles générales étaient disposées à désigner un représentant pour une période de quatre ou cinq mois.

M. Benjamin: Je comprends. Il s'agit de nominations intérimaires.

M. Axworthy: Effectivement.

M. Benjamin: Allez-vous tenir ces élections pour les représentants des producteurs, et ce serait sûrement un façon de sauver des coûts en administration à la Commission canadienne du blé, parallèlement aux élections pour le Comité consultatif de la Commission canadienne du blé?

M. Axworthy: Je n'ai pas encore pris de décision finale à ce sujet. Ce sera un autre point que je porterai à l'ordre du jour pour la réunion du 27 avec le comité lui-même.

[*Texte*]

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, last summer Mr. Kroeger advised us that the trade-off would be, to quote his words, that funds for any subsidized trucking rates under Bill C-155 would not come out of the funds provided in the legislation but would come out of the funds for branch line rehabilitation. Is that still the case? Is it still your intention to take funds out of the branch line rehabilitation fund for any subsidized trucking rates? Also, since January 1 have any trucking companies or anyone else received any application for subsidies for the purpose of hauling western grain by truck?

Mr. Axworthy: Mr. Chairman, the statement made by Mr. Kroeger, I think, before the committee still holds: that we would not intend to take any of the moneys presently allocated under the act for subsidization of trucking. Whether the money would come from the branch line rehabilitation pool has not been decided yet.

Mr. Benjamin: He said it would be.

Mr. Axworthy: Well, I would want to inform Mr. Benjamin that I am presently negotiating with the railroads and others to develop a revised branch line program, one that would allow us virtually to complete the network. I would hope again to be able to bring that forward inside three or four weeks. I have not completed those negotiations yet, and until I do that I really cannot determine what the actual allocations of moneys might be.

The Chairman: Before you continue, Mr. Benjamin, may I just remind the committee that our reference here today is the 1981-82 annual report of the department. While I have allowed a good deal of latitude to everyone, including the Minister, I think we should not be reaching too far into the future on the 1981-82 annual report.

I do not want to cut people off. I am just putting that out as a reminder, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: As a final follow-up to this, I take it that the Minister is really saying to us that it is the intention of the government in their final basic network alliance to abolish an additional 1,200 or 1,500 branch lines. What is the number of miles the Minister has in mind for the basic minimum network, and how many lines are now or are recommended to be in the basic rail network until the year 2000? How many miles of those are in jeopardy?

Mr. Axworthy: Mr. Chairman, I would want quickly to correct any false sense that Mr. Benjamin might leave that we are intending to abandon 1,200 or 1,500 miles. We do not intend to do that. I just said that I am negotiating a new five-year agreement with the railroads that would allow us virtually to complete all those miles that are presently ascribed to the network. I do not have the final details on that, but I would say to him that I recognize it as a very important initiative to take. I am working very hard to make sure that it will come about. I would like to assuage any fears he may have—and some of the

[*Traduction*]

M. Benjamin: L'été dernier, M. Kroeger nous a indiqué qu'il y aurait un échange, pour prendre ses propres paroles, qui ferait que les fonds destinés aux taux subventionnés de transport par camion en vertu du projet de loi C-155 ne seraient pas tirés des sommes débloquées par cette loi mais bien de celles qui sont censées servir à la remise en état des embranchements. Est-ce toujours le cas? Vous avez toujours l'intention de prendre les fonds nécessaires à même les sommes destinées à la remise en état des embranchements? Egalement, depuis le 1er janvier, des compagnies de transport par camion ou d'autres ont-elles reçu des demandes en vue de subventions pour le transport par camion des céréales de l'Ouest?

M. Axworthy: La déclaration de M. Kroeger, si c'était bien lui, tient toujours. Nous n'avons pas l'intention d'utiliser les fonds prévus en vertu de la loi pour subventionner le transport par camion. A savoir si ces fonds doivent provenir de ceux qui sont destinés à la remise en état des embranchements, la décision n'a pas encore été prise, cependant.

M. Benjamin: Il avait prétendu que ce serait le cas.

M. Axworthy: Je tiens à aviser M. Benjamin, monsieur le président, que nous négocions actuellement avec les chemins de fer et d'autres en vue d'en arriver à un programme révisé de remise en état des embranchements, programme qui devrait nous permettre de compléter le réseau. J'espère en arriver à quelque chose de concret à cet égard d'ici trois ou quatre semaines. Pour l'instant, je suis toujours en négociations, et tant que je le serai, je ne serai pas en mesure d'indiquer exactement d'où viendront les fonds.

Le président: Avant de vous permettre de continuer, monsieur Benjamin, je voudrais vous rappeler, ainsi qu'à tout le Comité, que l'ordre de renvoi du Comité aujourd'hui porte sur le rapport annuel du Ministère pour 1981-1982. Je me suis montré assez indulgent à l'égard de tout le monde, y compris le ministre, mais je pense que le Comité ne devrait pas trop s'éloigner de son ordre de renvoi qui est le rapport annuel de 1981-1982.

Je ne veux pas être obligé d'interrompre qui que ce soit. Je me contente de cette mise en garde pour l'instant.

M. Benjamin: Une dernière question à ce sujet. Si je comprends bien le ministre, le gouvernement a l'intention de fermer encore 1,200 à 1,500 embranchements dans le cadre de son plan de réseau de base définitif. Ce réseau de base minimum doit avoir combien de milles, selon le ministre, et combien d'embranchements en font déjà partie ou doivent en faire partie d'ici l'an 2000? Combien de milles risquent d'être éliminés?

M. Axworthy: Je voudrais d'abord rapidement reprendre M. Benjamin lorsqu'il affirme que nous avons l'intention d'abandonner 1,200 ou 1,500 milles. Nous n'en avons aucunement l'intention. J'ai simplement indiqué que je suis en négociations actuellement en vue d'une nouvelle entente de cinq ans avec les chemins de fer, entente qui nous permettrait de compléter toute la distance qui est présentement prévue pour le réseau. Je n'ai pas encore tous les détails du plan, mais j'avoue qu'il occupe une place très importante. Je déploie actuellement tous les efforts possibles en vue d'en arriver à des résultats concrets.

[*Text*]

other people whom I have heard make that comment—that such is not the case. I think they should not try to make that case because it is simply not accurate.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, the Minister's own department said that the cost of rehabilitating the lines envisaged in the basic network . . . the funds envisaged by the government are some $500 million short. Is it the intention, then, of the Minister to obtain additional funds to complete the rehabilitation of all the lines envisaged three or four years ago?

Mr. Axworthy: Mr. Chairman, I would just like to say to Mr. Benjamin that I am working on the program. I will be in a position to make announcements on it in some three or four weeks when it is completed. I cannot do that now.

• 1635

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, we have had announcements I think every year since establishing VIA Rail on the purchase of new transcontinental equipment . . . I think four successive Ministers of Transport and goodness knows how many announcements out of VIA Rail on the purchase of this transcontinental equipment—bi-level cars, single-level cars, and new passenger locomotives. Let us try again. We are going to get different answers from previous years.

When do you envisage the delivery of new transcontinental equipment? By the time we are through with all of the studies and the engineering and the construction and so forth, when do you envisage—when do you say this new transcontinental equipment will be on stream on the transcontinental routes, and secondly the 10 new LRC sets that are on order—10 additionals? With the first 10 we were told that 5 would be in central Canada and 2 would be in Atlantic and 3 would be out west; and Atlantic Canada and the west got none of them. Of these 10 new LRCs that are on order, when will delivery be completed and how many of them will be in western Canada and how many will be in Atlantic Canada?

Mr. Axworthy: Mr. Chairman, I am repeating myself, but the announcement and decision that we have taken are very real: to develop and design a car—train set, really—that is specifically appropriate and tailored to the inner-city transcontinental market. The LRCs are not designed for that market. They are designed as a high-density short-haul train to gain their maximum efficiencies. That is the way they are built.

I have some agreement with Mr. Benjamin. I think frankly over the past five years VIA Rail concentrated too much of its capital investment in the central Canadian corridor. I have indicated to VIA Rail that since I have been the Minister I have wanted to shift that emphasis, and that emphasis has now been shifted, because capital investments are being made in all regions of Canada. The ultimate end result will be that the new car sets should be available within about three years in terms of the final production and implementation. In between times what we are looking at is ways in which we can substantially upgrade and modernize much of the existing equipment,

[*Translation*]

Mais je tiens à rassurer M. Benjamin ainsi que d'autres qui ont fait allusion à cette question. Nous n'en avons aucunement l'intention. Ils ne devraient pas faire de telles déclarations parce qu'elles ne sont tout simplement pas justes.

M. Benjamin: Monsieur le président, le Ministère lui-même a indiqué que le coût de la remise en état des embranchements dans le cadre du réseau de base . . . qu'il manque environ 500 millions de dollars. Le ministre a-t-il quand même l'intention d'obtenir des fonds supplémentaires en vue de terminer la remise en état des embranchements envisagés il y a trois ou quatre ans?

M. Axworthy: Tout ce que je puis dire à M. Benjamin, monsieur le président, c'est que j'y travaille. Je serai en mesure d'annoncer le plan lorsque tous les détails en seront arrêtés dans trois ou quatre semaines. Pour l'instant, je ne suis pas en mesure d'en dire davantage.

M. Benjamin: Monsieur le président, tous les ans depuis la création de VIA Rail, il y a eu des déclarations sur l'achat éventuel de matériel transcontinental neuf. Il y a eu depuis quatre ministres des Transports et toute une série de déclarations de la part de VIA Rail même touchant l'achat de ce matériel transcontinental, c'est-à-dire des wagons à deux étages et à un étage, des locomotives neuves pour le transport des voyageurs. Revenons-y, si vous voulez bien. Nous allons peut-être obtenir des réponses différentes des autres années.

Quand envisagez-vous de prendre livraison de ce nouveau matériel transcontinental? Quand les études, les stades de l'ingénierie, de la construction et le reste seront-ils terminés? Quand ce matériel sera-t-il vraiment utilisé sur les lignes transcontinentales? Il y a également les dix nouveaux trains LRC qui ont été commandés. C'est bien dix de plus? Pour ce qui est des dix premiers, il devait y en avoir cinq dans le Canada central, deux dans la région de l'Atlantique et trois dans la région de l'Ouest. Pour l'instant, la région de l'Atlantique et l'Ouest n'en ont aucun. Sur ces dix nouveaux trains LRC qui ont été commandés, combien iront à l'Ouest et combien iront à la région Altantique? Quand seront-ils livrés?

M. Axworthy: Je me répète, monsieur le président, mais la décision que nous avons prise et l'annonce que nous avons faite était sérieuse; nous voulons concevoir et mettre au point un train taillé sur mesure pour le marché transcontinental. Les LRC ne sont pas faits pour ce marché. Ils sont conçus, pour le maximum d'efficacité, en vue des courtes distances à forte densité.

Je suis sur un point d'accord avec M. Benjamin. J'estime qu'au cours des cinq derières années, VIA Rail a concentré une trop grande partie de ses immobilisations au corridor du Canada central. J'ai déjà fait part à VIA Rail de mon intention, depuis que je suis ministre, de modifier cette tendance, et il y a déjà eu des résultats à cet égard. Maintenant, des dépenses d'immobilisation sont effectuées dans toutes les régions du Canada. Le résultat final, pour ce qui est de la production et de l'utilisation, sera qu'il y aura de nouveaux trains d'ici trois ans. Entre-temps, nous essayons de trouver des moyens d'améliorer et de moderniser considérablement le

[*Texte*]

the Budd cars and others, so we can provide a higher quality level of service. But again, it had to be based on putting a proper capital program in place, which we have now done. We have made that basic turnaround. As a result we can now have capital to spend on those modernization efforts.

Mr. Benjamin: A quick comment that the Minister may want to look at and he can tell me later . . . The 1981-1982 annual report envisages 9311 kilometres of track for rehabilitation, and work has been done on about 5700. Is that still in the cards as of today?

Final question, on a different topic, Mr. Chairman. I had a plain brown telephone call. I am informed that Canadian National has taken back the management of the Queen Elizabeth Hotel in Montreal and is doing some substantial renovations. I was wondering if the Minister was aware if that is correct; and if it is correct, if those renovations include three or four two-storey suites for the general manager of the hotel, the chairman of the board of the directors, the President of CN, and I think the manager of the hotel itself. Is that correct, and is the Minister aware of it; and if so, is the Minister going to allow CN to do that?

Mr. Axworthy: Mr. Chairman, I am certainly aware that CNR has recovered the management of its hotel chains.

• 1640

The reasons for doing so . . . We are really coming down to costs again, that in a sense having a double management system simply resulted in not making any money on the hotels. So they have taken back management of that and I believe are maintaining the same very high level of service that was previously offered by the Hilton group.

What the exact specifics of those renovations might be I could not tell them. I have not delved into the details. I can say though, just in terms of the general discussions I have had with them, we are trying to reorganize the hotel program so it can be a major profit-making centre for the railways with helping them to pay off costs in some of the areas in which we must provide subsidies.

At the same time, it is my understanding—and I certainly do not pretend to be an expert in the hotel business—that most hotels, whether they are run by the CN or others, are increasingly moving towards the provision of larger accommodation because that is what the business traveller or business market demands and that they are the ones that rent first at the highest dollar volume because they are most appropriate for hotel needs.

I am sorry, Mr. Chairman; I cannot give any more of an answer than that, but I would try to secure such information.

The Chairman: I am sorry, Mr. Benjamin; that is your time. You may be able to get it with the plain black phone.

Before we move to the second round of questioners I would point out to members that you have before you the first report

[*Traduction*]

matériel existant, les wagons Budd et d'autres, de façon à améliorer le service. Mais, il fallait au départ un programme d'immobilisation adéquat, et nous y avons veillé. Nous avons déjà fait ce pas en avant. Nous avons actuellement le capital nécessaire pour mener à bonne fin notre programme de modernisation.

M. Benjamin: Une brève observation. Le ministre peut examiner la situation et me répondre plus tard, s'il le désire. Le rapport annuel de 1981-1982 fait état de 9,311 kilomètres de voies devant être remises en état, 5,700 ayant déjà été terminées. À ce jour, ce sont encore les bons chiffres?

Enfin, une question sur un sujet tout à fait différent, monsieur le président. J'ai reçu un appel téléphonique discret m'informant que le Canadien National a repris en main l'administration de l'Hôtel Reine Elizabeth à Montréal et qu'il y prévoit un programme de rénovation important. Je me demande si le ministre est en mesure de le confirmer, et de confirmer, en même temps, que ces rénovations incluront trois ou quatre suites à deux étages pour le directeur général de l'hôtel, le président du conseil d'administration et le président du CN et pour le directeur de l'hôtel. Le ministre est-il au courant et approuve-t-il le CN en cette matière?

M. Axworthy: Je sais évidemment que le CN a repris en main l'administration de sa chaîne d'hôtels.

Quant aux raisons . . . Il s'agit finalement d'une question de coûts, encore une fois. Le système de double gestion ne permettait absolument pas de faire de l'argent avec les hôtels. On a donc décidé de reprendre en main la gestion tout en maintenant les mêmes services de haute qualité qui étaient autrefois offerts par le groupe Hilton.

Quant aux rénovations, je ne pourrais vous en parler, puisque je ne me suis pas arrêté aux détails. Cependant, à la lumière des discussions d'ordre général que j'ai eues avec les intéressés, nous tentons de réorganiser le programme des hôtels afin qu'il devienne un élément très rentable pour les chemins de fer, en les aidant à payer certains coûts pour lesquels nous devons actuellement fournir des subventions.

Par ailleurs, même si je ne prétends absolument pas être un expert dans le domaine hôtelier, je crois comprendre que la plupart des hôtels, qu'ils soient gérés par le CN ou non, cherchent à offrir des chambres de plus en plus grandes, ce qui répond aux souhaits des gens d'affaires en général. Ce sont ces hôtels qui se louent les premiers, en dépit de leur coût élevé, justement parce qu'ils conviennent le mieux.

Monsieur le président, je m'excuse de ne pouvoir fournir de meilleures réponses, mais je pourrais sans doute vous faire parvenir l'information voulue.

Le président: Monsieur Benjamin, désolé, mais c'est tout pour vous. Vous pourrez peut-être obtenir vos autres renseignements ouvertement par téléphone.

Avant de passer à notre deuxième tour, j'aimerais signaler aux membres du Comité qu'ils ont devant les yeux le premier

[*Text*]

of your Subcommittee on Agenda and Procedure, which met on January 26, 1984 following the organization meeting of the committee. Shall I dispense with the reading of the report?

Some hon. Members: Dispense.

The Chairman: Is there a mover for concurrence?

Moved by Mr. Bockstael, seconded by Mr. Campbell, that the subcommittee report be concurred in.

Motion agreed to.

The Chairman: Thank you.

We will now go to the second round of questioners.

Mr. Nowlan, please.

Shall we stick with 15 minutes or will we reduce this one to 10 minutes?

Mr. Benjamin: On a point of order.

An hon. Member: It depends on how long you are sitting.

The Chairman: Excuse me; there is one other thing I wanted to ask. Does the committee wish to sit beyond 6.00 p.m., or does the committee wish to adjourn at 6.00 p.m. and return at 7.30 or 8.00 p.m.? Perhaps I should ask the Minister if he is available. I did indicate to his office that . . .

An hon. Member: Six o'clock.

The Chairman: Six o'clock? We have an hour and 18 minutes, but if we are going to have an evening meeting we have to send out a notice for it and we have to know in time to get the notice out.

Mr. Deniger: On a point of order. The Minister has indicated his intention of coming back later in the spring so we can start and then we will finish another time.

Mr. Harquail: Fifteen minutes for Mr. Nowlan.

Mr. Nowlan: I do not care if it is 15 minutes or 10 minutes if we all can get on, but I think we all should have a chance, Mr. Chairman, to have our first round. How many questioners do you have on your list?

The Chairman: I have Mr. Nowlan, Mr. Forrestall, Mr. Gustafson, Mr. Deniger and Mr. Hovdebo, and Mr. Mazankowski has asked to be on the second round.

Mr. Benjamin: I am asking to be on the second round, too.

The Chairman: And Mr. Benjamin has asked. I also have Mr. Turner, whose name I forgot to write down. Sorry, Mr. Turner. I cannot do that to my Whip, can I?

Mr. Benjamin: On a point of order.

The Chairman: Yes.

Mr. Benjamin: The members of this committee take the work seriously and everything else. This is maybe the largest department in the entire government, and if you think we are going to get through all this in 2.5 hours then we are not doing

[*Translation*]

rapport du Sous-comité du programme et de la procédure, dont la séance du 26 janvier 1984 a suivi la réunion d'organisation du Comité. Puis-je me dispenser de lire le rapport?

Des voix: D'accord.

Le président: Quelqu'un veut-il en proposer l'adoption?

M. Bockstael propose, appuyé par M. Campbell, l'adoption du rapport du Sous-comité.

La motion est adoptée.

Le président: Merci.

Passons maintenant au deuxième tour de questions.

Monsieur Nowlan, je vous prie.

Allons-nous nous en tenir à 15 minutes, ou voulons-nous réduire les interventions à 10 minutes?

M. Benjamin: Un rappel au Règlement.

Une voix: Cela dépend de combien de temps dure la séance.

Le président: Oui, je voulais justement poser la question. Le Comité désire-t-il continuer à siéger après 18 heures, ou préfère-t-il lever la séance à 18 heures, quitte à revenir à 19h30 ou 20 heures? Nous devrions sans doute demander au ministre s'il est disponible. J'ai cependant fait savoir à son bureau que . . .

Une voix: Dix-huit heures.

Le président: Dix-huit heures? Il nous reste donc une heure et 18 minutes. Cependant, si nous voulons siéger ce soir, il nous faut envoyer un avis. Pour ce faire, il nous faut évidemment décider suffisamment longtemps à l'avance.

M. Deniger: Un rappel au Règlement. Le ministre a dit avoir l'intention de comparaître à nouveau devant nous plus tard au printemps; nous pouvons donc commencer à lui poser nos questions dès aujourd'hui, puis continuer lors de sa prochaine comparution.

M. Harquail: M. Nowlan a 15 minutes à sa disposition.

M. Nowlan: Que l'on nous accorde 15 ou 10 minutes, peu importe, du moment que nous avons tous l'occasion, monsieur le président, de poser au moins une première question. Combien d'intervenants avez-vous sur votre liste?

Le président: J'ai les noms de MM. Nowlan, Forrestall, Gustafson, Deniger et Hovdebo. M. Mazankowski a par ailleurs demandé la parole au deuxième tour.

M. Benjamin: Moi aussi, j'aimerais bien être inscrit au deuxième tour.

Le président: Et M. Benjamin aussi. J'ai par ailleurs oublié d'inscrire le nom de M. Turner. Désolé, monsieur Turner. Je ne devrais pas faire ce coup-là à mon whip, n'est-ce pas?

M. Benjamin: Un rappel au Règlement.

Le président: Oui.

M. Benjamin: Les membres de notre Comité prennent leur travail très à coeur, comme tout le reste d'ailleurs. Nous étudions ici celui qui est peut-être le plus grand des ministères du gouvernement, et si vous pensez que nous pourrons poser

[*Texte*]

our job. I am willing to come back here at 8.00 tonight because the next time we get to the Minister we will probably be into estimates and we will probably be into the 1982-83 annual report, which is a year late. This one is a year late.

The Chairman: Mr. Benjamin, I think you are preaching to the converted because since I have been chairman we have been sitting longer than the traditional 1.5 hours.

Mr. Nowlan: Is the Minister available tonight, if necessary, if needed?

Mr. Axworthy: It would be very difficult, Mr. Chairman. I have been out west for a whole week and I have a number of other responsibilities I would like to get completed by tomorrow.

The Chairman: I think we had better have a clear-cut decision of the committee.

• 1645

Mr. Benjamin: I think we should play it by ear until 5.00 p.m. or 5.30 p.m. and see how we progress.

The Chairman: All right.

Mr. Nowlan, 10 minutes.

Mr. Nowlan: Okay, yes, 10 minutes is fine. I am going to try and get everyone on, but I do not think we are going to get everyone to cover the subject. But I will be short—ho! ho!—and succinct, and I hope the Minister obviously will be the same.

I will start with the Minister's office, Mr. Chairman. I notice in the present telephone book that the Minister has at least 10 special assistants and two or three policy advisers, separate and apart from departmental assistants.

Again, within the 10 minutes, how many special assistants were in the office when you became Minister? Could the Minister give us, not in verbal form today but to submit to this committee, a breakdown of the duties and responsibilities of the 10 special assistants who stick out like a sore thumb, let alone the policy advisers, and have that submitted to the committee for the next time the Minister appears before it?

First, I would like to know the numbers you inherited when you became Minister of Transport and how they have grown since you have been Minister of Transport. I have a couple more questions specifically on that.

The Chairman: I am having some difficulty with the procedural acceptability, but if the Minister wishes to answer, proceed.

Mr. Axworthy: Mr. Chairman, I do not know what Mr. Nowlan is fishing for, but I would simply say to him that, as his colleague just said, we have the largest department in the government and we are trying to provide a number of new

[*Traduction*]

toutes nos questions en deux heures et demie, alors c'est que nous ne travaillons pas sérieusement. Je reviendrai volontiers ce soir à vingt heures, puisque la prochaine fois que nous recevrons le ministre, nous aurons sans doute déjà commencé l'étude du budget, alors que nous aurons également à examiner le rapport annuel de 1982-1983, qui remonte à plus d'un an. Celui que nous étudions présentement remonte aussi à plus d'un an.

Le président: Monsieur Benjamin, vous prêchez à des convertis. Je vous rappelle que sous ma présidence, nous avons traditionnellement dépassé l'heure et demie qui était prévue.

M. Nowlan: Le ministre est-il disponible ce soir, au besoin?

M. Axworthy: Monsieur le président, cela me serait très difficile. Je reviens d'un voyage d'une semaine dans l'Ouest, et j'aimerais bien m'occuper de mes autres responsabilités d'ici demain.

Le président: Je pense que le Comité devrait prendre une décision finale.

M. Benjamin: Je pense que nous devrions voir comment les choses se déroulent jusqu'à 17 heures ou 17 heures 30, puis prendre une décision.

Le président: Très bien.

M. Nowlan, vous avez 10 minutes.

M. Nowlan: Très bien, cela me convient. Je vais essayer de laisser une chance à tout le monde, mais je ne pense pas que tout le monde aura le temps de bien couvrir la matière. Mais je serai bref et succinct, tout comme le ministre, je l'espère.

Monsieur le président, je commencerai par le cabinet du ministre. L'annuaire téléphonique actuel montre que le ministre a au moins 10 adjoints spéciaux, plus deux ou trois conseillers politiques, outre tous ses adjoints ministériels.

En étant succinct, pouvez-vous nous dire combien d'adjoints spéciaux étaient déjà à votre cabinet lorsque vous êtes devenu ministre? Le ministre pourrait-il donner au Comité, non pas verbalement mais sous forme écrite, la ventilation des responsabilités et des fonctions de ces dix adjoints spéciaux qui semblent vraiment prendre beaucoup de place, sans parler des adjoints politiques? Pourrait-il présenter cela au Comité la prochaine fois qu'il comparaîtra?

J'aimerais d'abord savoir de combien de personnes vous avez hérité à votre nomination et savoir à combien vous êtes rendu, depuis que vous occupez le poste. J'ai quelques autres questions qui portent là-dessus également.

Le président: J'ai quelques difficultés à accepter la façon dont vous procédez, mais si le ministre accepte de répondre, cela me convient.

M. Axworthy: Monsieur le président, je ne sais pas exactement quelle est la petite bête que cherche M. Nowlan. Je répondrai simplement, tout comme l'a dit son collègue, que notre ministère est l'un des plus grands au gouvernement, que

[*Text*]

initiatives, particularly in consultation. I cannot tell you how many people my predecessor had; I did not bother to ask. I just have the people I need, I think, to do my job.

Mr. Nowlan: Mr. Chairman, I was going to be pretty civil and if the Minister is going to be civil we will get along fine. Do not talk about fishing; we are entitled to ask questions.

You have the most inflated special assistant staff of any Minister in any department of this government, which is over-inflated anyway. My specific question is: how many are here in Ottawa; how many in Manitoba; and how many of them are in Fort Garry, your own personal riding? Taxpayers are getting ripped off by this political . . . this used to be the Department of Transport and now it has become a political department. That is what I am not fishing for, but that is where I am directing your attention, Mr. Minister. I can be just as uncivil as anybody else.

Mr. Axworthy: Mr. Chairman, that is an insulting question and I do not intend to answer it.

Mr. Nowlan: Do you mean to say, Mr. Chairman, that this Minister cannot tell this committee how many special assistants were in the Ministry of Transport when he took over?

Mr. Axworthy: No.

Mr. Nowlan: Then you are more ignorant than I thought you were, Mr. Minister.

Mr. Harquail: Mr. Chairman, are we going to listen to this?

Mr. Nowlan: Well, you are going to listen to that, Mr. Harquail, when the Minister is the way he is. I just think . . .

Mr. Harquail: An apology is in order.

The Chairman: Order, Mr. Harquail, please.

Mr. Nowlan, I remind you again that we are dealing specifically with the 1981-82 annual report in the committee.

Mr. Nowlan: Of course we are.

The Chairman: It would seem to me that the kind of question you are asking is a legitimate question for the Order Paper, but I do not think it is a legitimate question to expect the Minister or members of the committee to take the time of the members of the committee while the Minister, for instance, rhymes off at least the assistants he has and the specific duties of each.

Mr. Nowlan: That is not what I asked, Mr. Chairman. You could not have heard my question. The Minister obviously did not hear it. I understand completely. It is certainly within the competence of the committee. We are talking about the annual report. On page 3 it talks about personnel . . .

[*Translation*]

nous tentons de mettre sur pied un certain nombre de nouvelles initiatives, en consultation tout particulièrement avec les intéressés. Je ne sais pas quelle était l'envergure du cabinet de mon prédécesseur, je n'ai pas pris la peine de le demander. Mon Cabinet à moi ne comprend que le nombre de gens dont j'ai besoin pour faire mon travail.

M. Nowlan: Monsieur le président, j'étais tout à fait prêt à faire preuve de civilité; si le ministre veut répondre courtoisement, nous nous entendrons à merveille. Je ne vois pas pourquoi il parle de chercher la petite bête, alors que nous avons tout à fait le droit de poser des questions.

Votre cabinet d'adjoints spéciaux souffre plus d'inflation que celui de tout autre ministre, tout comme le gouvernement lui-même, d'ailleurs. Je veux savoir précisément combien vous en avez ici à Ottawa, combien au Manitoba, et combien à Fort Garry, dans votre propre comté? Les contribuables sont en train de se faire avoir royalement à cause de cette politicaillerie . . . ce qui était autrefois le ministère des Transports est maintenant devenu un ministère politique. Je n'essaie pas de chercher la petite bête noire, monsieur le ministre, mais j'aimerais bien que vous me répondiez. Je peux manquer de politesse tout autant que n'importe qui.

M. Axworthy: Monsieur le président, la question me fait injure et je n'ai pas l'intention d'y répondre.

M. Nowlan: Monsieur le président, cela veut-il dire que le ministre ne peut dire au Comité combien il y avait d'adjoints spéciaux au ministère des Transports lorsqu'il a été nommé?

M. Axworthy: Non.

M. Nowlan: Dans ce cas, monsieur le ministre, vous en savez encore moins que je ne le croyais.

M. Harquail: Monsieur le président, faut-il vraiment subir tout cela?

M. Nowlan: Il le faut, monsieur Harquail, puisque le ministre s'avoue ainsi. Je pense simplement . . .

M. Harquail: On devrait exiger des excuses.

Le président: Monsieur Harquail, à l'ordre, je vous prie.

Monsieur Nowlan, je vous rappelle que nous étudions précisément le rapport annuel de 1981-82.

M. Nowlan: Bien sûr.

Le président: Votre question appartient de façon tout à fait légitime au Feuilleton; mais je ne pense pas qu'il soit raisonnable d'attendre que le ministre énumère la liste de tous ses adjoints et leurs fonctions à chacun, en utilisant le temps mis à la disposition des membres du Comité.

M. Nowlan: Ce n'est pas ce que j'ai demandé, monsieur le président. Vous ne m'avez sans doute pas entendu, ni le ministre non plus, à ce qu'il semble. Je comprends très bien le rôle du Comité, et ma question relève tout à fait de notre compétence. Nous étudions ici le rapport annuel, et à la page 3, à la rubrique personnel . . .

[*Texte*]

The Chairman: Departmental personnel, Mr. Nowlan.

Mr. Nowlan: It is talking about the Minister of Transport.

The Chairman: No, it is the department, Mr. Nowlan.

Mr. Nowlan: Well, I am asking the Minister about his personal and special . . .

Mr. Harquail: There is a difference.

Mr. Nowlan: Of course there is a difference, and I am not asking about departmental staff. I am asking about his personal and special assistants and/or the policy advisers. I find it incredible that the Minister cannot tell this committee that there were so many when he took over and how it has grown since. I quite agree; I do not want to take the time of this committee, and I specifically asked not to give a breakdown of what the special assistants were doing, but could he submit some type of brief description of their job descriptions to the committee later on. That was my question.

The Chairman: Okay.

Mr. Nowlan: The Minister said he could not, and that is when I said that I found it rather incredible.

The Chairman: I think, in fairness, the Minister said that he could not say how many assistants his predecessor had. If the Minister wishes to submit a list of his assistants and their duties to the committee, I am sure the committee will accept it. I do not know of any method we have to force the Minister to present such a list.

Mr. Nowlan.

Mr. Nowlan: Well, I must say I find that pretty incredible, Mr. Chairman.

• 1650

The Chairman: Mr. Harquail, on a point of order.

Mr. Harquail: Well, Mr. Chairman, perhaps you could be helpful to the committee in separating what is answerable in terms of a proper question with respect to departmental expenditures under the report from the various Ministers who have, under the provisions that held also for previous administrations, were and are entitled to hire exempt staff. That is what he is talking about. Is that a pertinent question, and is it in order for us to have the time spent on it? Can you rule on whether or not it is a question that . . .

The Chairman: I thought I had already expressed myself on it, Mr. Harquail, but I just point out that if I am going to be making rulings on everything there would hardly have been a question asked here today that would not have been ruled out of order based on the 1981-82 report.

[*Traduction*]

Le président: Il s'agit du personnel du ministère, monsieur Nowlan.

M. Nowlan: Non, il s'agit du cabinet du ministre des Transports.

Le président: Non, je répète qu'il s'agit du ministère, monsieur Nowlan.

M. Nowlan: Eh bien, j'interroge le ministre sur son personnel particulier et spécial . . .

M. Harquail: Voilà toute la différence.

M. Nowlan: Bien sûr qu'il y a une différence, et je ne l'ai pas interrogé sur le personnel de son ministère. Je m'enquiers de ses adjoints personnels et spéciaux, de même que de ses conseillers politiques. Il me semble incroyable que le ministre ne puisse dire au Comité quel en était le nombre lorsqu'il a été nommé et quel en est le nombre aujourd'hui. Je conviens qu'il ne faut pas faire perdre le temps du Comité; voilà pourquoi je ne lui ai pas demandé de nous expliquer quelles étaient les fonctions de ses adjoints spéciaux, mais plutôt de soumettre ultérieurement au Comité de brèves explications de leur description de poste. C'est tout.

Le président: Très bien.

M. Nowlan: Le ministre a répondu qu'il ne le pouvait pas, et c'est alors que j'ai répliqué que cela me semblait plutôt difficile à croire.

Le président: Pour être juste, je pense que le ministre a dit qu'il ne pouvait pas préciser combien d'adjoints travaillaient pour son prédécesseur. Si le ministre désire soumettre ultérieurement au Comité la liste de ses adjoints de même que leurs fonctions, je suis sûr que nous l'accepterons avec plaisir. Mais je ne sache pas que nous puissions obliger le ministre à nous soumettre cette liste.

Monsieur Nowlan.

M. Nowlan: Je répète, monsieur le président, que cela me semble difficile à croire.

Le président: Monsieur Harquail, pour un rappel au Règlement.

M. Harquail: Eh bien, monsieur le président, vous pourriez peut-être rendre service au Comité en précisant le genre de questions qu'on peut poser au sujet de dépenses ministérielles dans le cadre de l'étude du rapport annuel des différents ministères qui, en vertu des dispositions qui existaient aussi pour les administrations précédentes, avaient le droit d'engager du personnel non fonctionnaire. C'est de ça qu'il parle. S'agit-il d'une question pertinente, et sommes-nous obligés de consacrer du temps à ce genre de questions? Pourriez-vous vous prononcer sur l'acceptabilité de ce genre de questions . . .

Le président: Je croyais l'avoir déjà fait, monsieur Harquail, mais je vous signale que si je dois passer mon temps à décider si telle ou telle question est recevable, il est fort probable que très peu de questions seront posées aujourd'hui dans le cadre de l'étude du rapport annuel de 1981-1982.

[*Text*]

Mr. Nowlan, do you wish to proceed, please?

Mr. Nowlan: Well, I am not going to pursue it too much further. If the Minister says he cannot give me an answer to a question to which he obviously knows the answer to because they are personal and special assistants . . . The reason I am asking is that you look at the Transport directory—that is a photostatic copy of it—and the special assistants far outnumber the departmental assistants. In other words, the thing has become more special assistants than departmental assistants out of all proportion to any other ministry that I can see in the telephone directory of the Government of Canada . . . under Transport Canada.

If the Minister says he does not know that, I wonder what is the sense of asking him a lot of other questions. But I will ask him some . . .

Mr. Deniger: I am ready for questions.

Mr. Nowlan: No. I am going to ask him a few that you might even be interested in, Mr. Deniger, on some of the press statements. I must say that I appreciate the Minister's staff putting together a compilation of all the press statements. It has been very active in press statements, and I had some that I wanted to direct the Minister to in regard to the CTC, which the Minister used to have some press statements on when he first took over, and concerning the free passes he talked about and made some very good statements on.

I would like to ask the Minister if he can remember this, Mr. Chairman. When he talked about the CTC air pass freebees in October, he said that they were not going to be continued by the CTC and that, while that may not have been within the complete power of the Minister . . . I am not sure what—he was going to ask them to disassociate this and then he would pick up the expense or the cost.

I would like to ask the Minister whether he knows if the present CTC commissioners have forgone their air passes. How much money was involved? When were the last passes discontinued and have all commissioners and ex-chairmen ceased using air passes?

The Chairman: Mr. Minister.

Mr. Axworthy: Mr. Chairman, it is my understanding that the CTC is no longer using its air passes.

Mr. Nowlan: And who is paying for them to what . . .

Mr. Axworthy: I have a submission in to the Treasury Board.

Mr. Nowlan: How much?

Mr. Axworthy: I think when the decision by Treasury Board is made we will make that figure known.

Mr. Nowlan: I can appreciate that. Does your submission cover ex-chairmen of the CTC?

Mr. Axworthy: It covers the ongoing cost of air travel.

Mr. Nowlan: So it would cover Mr. Benson and Mr. Pickersgill?

[*Translation*]

Monsieur Nowlan, pourriez-vous continuer, s'il vous plaît?

M. Nowlan: Bien, je n'ai pas l'intention d'insister. Si le minitre dit qu'il ne peut pas répondre à une question alors qu'il connaît très bien la réponse en prétendant qu'il s'agit d'aide personnelle et spéciale . . . Je pose cette question parce que si l'on regarde l'annuaire du ministère des Transports—là vous en avez une photocopie—on voit que les adjoints spéciaux sont bien plus nombreux que les adjoints ministériels. Autrement dit, dans ce ministère, il y a a beaucoup plus d'adjoints spéciaux que d'adjoints ministériels, si l'on compare avec les autres ministères dans l'annuaire du gouvernement du Canada.

Si le ministre prétend ignorer la réponse à cette question, je me demande si cela vaut la peine de lui en poser d'autres. Mais je vais quand même lui demander . . .

M. Deniger: Je suis prêt à poser des questions.

M. Nowlan: Non. Mais je vais lui en poser quelques-unes qui vont peut-être vous intéresser, monsieur Deniger, au sujet de ces communiqués de presse. Je dois dire que j'apprécie les efforts déployés par le personnel du ministre pour recueillir tous les communiqués de presse. Son ministère en publie beaucoup, et il y en a quelques-uns dont je voulais parler avec le ministre, surtout en ce qui concerne la CCT, qui faisait l'objet de certains communiqués de presse au moment de l'arrivée du ministre dans son nouveau ministère, et les laissez-passer gratuits dont il a parlé en détail.

J'aimerais savoir si le ministre se souvient bien de ce qu'il a dit à ce moment-là, monsieur le président. Lorsqu'il a parlé des laissez-passer gratuits accordés au personnel de la CCT en octobre, il a dit qu'il avait l'intention d'éliminer ces laissez-passer et que, même s'il n'incombait pas forcément au ministre de le faire, il avait l'intention de ne plus le faire et de se charger de payer les frais.

J'aimerais savoir si le ministre sait si les commissaires de la CCT ont rendu leurs laissez-passer. Cela coûtait combien, en fait? Quand est-ce qu'on a éliminé cette pratique et est-ce que tous les commissaires et anciens présidents ont cessé de s'en servir?

Le président: Monsieur le ministre.

M. Axworthy: Monsieur le président, on m'a donné à entendre que la CCT ne se sert plus de ces laissez-passer.

M. Nowlan: Et qui supporte les frais de . . .

M. Axworthy: J'ai présenté une demande au Conseil du Trésor.

M. Nowlan: Pour combien?

M. Axworthy: Lorsque le Conseil du Trésor aura pris sa décision, nous pourrons vous préciser le chiffre exact.

M. Nowlan: Bon, d'accord. Est-ce que cela comprendra les anciens présidents de la CCT?

M. Axworthy: Cela comprendra les frais des voyages par avion.

M. Nowlan: Donc, cela couvrira les frais de M. Benson et de M. Pickersgill?

[*Texte*]

Mr. Axworthy: Mr. Chairman, I simply say that we have put a submission in that would cover the ongoing responsibilities of the CTC.

Mr. Nowlan: Let us come down to another area of interest, Mr. Chairman, which involves the interests of some of the members of this committee since they worked pretty hard on it. It relates directly to the Department of Transport report.

I listened to the Minister' introductory remarks with interest when he talked again about the CTC and consumer interests—and not air passes but the more economical air transportation in Canada. On page 14 this annual report of 1981-82 states that in regard to a review of the work of the Department of Transport there was a proposed new domestic air carrier policy and it says certain things about the objective being along the lines of what the Minister has said in several press releases since he has been Minister, that it was to help look at the air carrier policy and perhaps even have reduced fares.

> As part of the public consultation process, the House of Commons Standing Committee on Transport held public hearings and tabled its recomendations. They will be an important factor in the Cabinet's consideration of the Minister's final policy recommendations late in 1982.

Now, that is in the report we are considering, Mr. Chairman, on page 14. I am holding in my hand the copy of that report that the standing committee presented to the then Minister, and I would just like to ask the Minister this question. Will there be any formal reply? Before, you went on your own jaunt with the CTC, and frankly, several contradictory press statements as to your officials' making a review of air fares, your CTC being commissioned to review air fares. Yet this committee spent $350,000-odd plus, holding 48 meetings with witnesses between two or three months of 1982. I would ask the Minister: Is there going to be any consideration to reply to the recommendations of the domestic air carrier policy filed by this committee? Are we not just duplicating what we have already done?

• 1655

Mr. Axworthy: Mr. Chairman, I indicated in my opening remarks it would be my intention to come back to this committee this spring with a reply to the position put forward by this committee in 1982. I consider it a valuable report. It has been taken into full consideration. We are looking at it from a broader perspective of government policy, and if the committee were willing and agreeable, we could find a date and a time which would be mutually convenient.

The Chairman: I can assure you, Mr. Minister, the committee is interested, and we would be willing.

[*Traduction*]

M. Axworthy: Monsieur le président, je peux simplement vous dire que nous avons présenté une demande pour nous permettre de couvrir les obligations financières de la CCT

M. Nowlan: Je voudrais maintenant passer à un autre sujet, monsieur le président, qui concerne les intérêts de certains membres de ce Comité, lesquels ont travaillé fort dans ce domaine. Cela touche directement le rapport du ministère des Transports.

J'ai écouté avec intérêt les remarques liminaires du ministre, surtout quand il a parlé de la CCT et des intérêts du consommateur—non pas en ce qui concerne les laissez-passer, mais le besoin de faire baisser le prix du transport aérien au Canada. On lit à la page 15 du rapport annuel de 1981-1982, relativement à une étude du travail effectué par le ministère des Transports, qu'une nouvelle politique touchant les transporteurs canadiens a été proposée dont l'objectif, comme le ministre lui-même l'a dit dans plusieurs communiqués de presse, serait d'examiner la politique touchant les transporteurs aériens et peut-être de réduire les tarifs.

> Dans le cadre du processus de consultation publique, le Comité permanent des transports de la Chambre des communes a tenu des audiences publiques et présenté ses recommandations. Celles-ci constitueront un facteur important lorsque le Cabinet examinera les recommandations finales du Ministre en matière de politique à la fin de 1982.

Ce que je viens de vous lire est tiré du rapport, à la page 15 du rapport dont nous sommes saisis, monsieur le président. J'ai à la main un exemplaire du rapport que le Comité permanent a présenté au ministre à l'époque, et j'aimerais poser la question suivante au ministre. Peut-on s'attendre à une réponse officielle? Avant que vous ne partiez en voyage avec la Commission canadienne des transports, il y a eu plusieurs articles contradictoires dans les journaux concernant la révision des tarifs par vos fonctionnaires, alors que la CCT est justement mandatée de réviser les tarifs aériens. Et voilà que ce Comité a dépensé plus de 350,000 dollars pendant deux ou trois mois de l'année 1982 afin de tenir 48 audiences où on a entendu des témoins. Le ministre alors peut-il me dire s'il a l'intention de répondre aux recommandations concernant les politiques de transport aérien intérieur que lui a faites ce Comité? En ce moment, ne fait-il pas simplement dédoubler le travail déjà accompli?

M. Axworthy: Monsieur le président, dans mes remarques préliminaires, je disais justement que j'avais l'intention au printemps de donner une réponse au Comité sur ses recommandations de 1982. À mon sens, ce rapport est très utile. Nous en avons tenu compte pleinement, dans l'optique plus large de la politique gouvernementale, et si le Comité est bien d'accord, nous pourrons choisir une date mutuellement acceptable.

Le président: Je peux vous assurer, monsieur le ministre, que ce Comité est tout à fait intéressé et prêt à vous rencontrer.

[*Text*]

Mr. Axworthy: Thank you.

An hon. Member: We sure would.

The Chairman: A final question, Mr. Nowlan.

Mr. Nowlan: Okay, a final question. Let us get down to it so we can get some other members on it.

My friend, Mr. Benjamin, talked about the "promotion" of Mr. Horner. I think it would be very debatable, whether it is promotion, sideways, lateral transfer or demotion to Mr. Horner into an area that is going to be quite provocative, since he was so heavy for Crow and some farmers are a little concerned.

But, okay, now you have the CNR chairmanship open for something. Can the Minister confirm here today that the former Member from Vancouver, a friend of mine, Mr. Ron Basford, is going to be the next chairman of Canadian National? Can he please put to rest the other rumour, which is very current, that one Pierre Goyer is on the short list to be the new chairman of Air Canada, to keep playing with that, making that a political football?

Mr. Axworthy: Mr. Chairman, unlike some members, I do not deal in the world of rumours but in the world of fact. The fact is that Dr. Maurice LeClair, who is presently president, has been asked by the board to be the interim chairman of the CNR for a three-month period, when we look for a potential successor.

Mr. Nowlan: Are you telling me, Mr. Minister, the fact that Ron Basford was in the office of your brother, Tom Axworthy, two days ago was just a mild coincidence, that he wanted to come back here and visit old friends, or did he talk about CN?

The Chairman: Order.

Mr. Nowlan: I am asking directly to the Minister . . .

The Chairman: Order.

Mr. Nowlan: Okay, forget about his brother. I am asking this Minister if he can . . . Forget about his brother, because we will after the next election, as we will forget about some of you.

The Chairman: Order!

Mr. Nowlan: I want to rephrase my question directly to the Minister. Is the Minister saying to this committee that there is not a recommendation from him or from the Prime Minister's Office that Ron Basford is to be the new chairman of the Canadian National?

Mr. Axworthy: Mr. Chairman, I gather Mr. Nowlan is a little hard of hearing, but I simply said the present interim chairman of the CNR is Dr. Maurice LeClair.

Mr. Nowlan: What about Pierre Goyer? Is there any interim there, or is Claude Taylor going to be both?

[*Translation*]

M. Axworthy: Merci.

Une voix: Oui, en effet.

Le président: Une dernière question, monsieur Nowlan.

M. Nowlan: Très bien, une dernière question. Allons-y, afin de céder la parole à d'autres députés.

Mon ami, M. Benjamin, a mentionné la «promotion» de M. Horner. C'est vraiment discutable s'il s'agit vraiment d'une promotion, d'un transfert latéral ou d'une démotion. Car c'est une nomination de M. Horner dans un domaine très controversé, puisqu'il était en faveur du changement des tarifs du Pas-de-Nid du Corbeau et que cela a navré quelques fermiers.

Alors, maintenant, c'est la présidence du Chemin de fer national qui doit être dotée. Le ministre peut-il confirmer qu'effectivement l'ancien député de Vancouver, et un bon ami à moi, M. Ron Basford, sera nommé prochain président du Canadien national? Pourrait-il aussi nier ou confirmer la rumeur courante, très courante, qu'un certain dénommé Pierre Goyer est un des candidats favorisés à la présidence de Air Canada afin qu'on cesse de s'en servir comme hochet politique?

M. Axworthy: Monsieur le président, contrairement à certains députés, je ne lance pas de rumeurs, je ne traite qu'avec les faits. Le fait est que le docteur Maurice LeClair, actuellement président du C.N.R., a bien voulu accepter l'invitation du Conseil d'administration de garder la présidence par interim du C.N.R., pour une période de trois mois, tandis qu'on cherche un successeur possible.

M. Nowlan: Me dites-vous, monsieur le ministre, que c'est une pure coïncidence que Ron Basford était dans le bureau de votre frère, Tom Axworthy, il y a deux jours seulement, et qu'il ne venait simplement visiter ses anciens amis, ou était-il là pour discuter du C.N.?

Le président: À l'ordre.

M. Nowlan: Je demande au ministre une question directe . . .

Le président: À l'ordre.

M. Nowlan: Très bien, oublions son frère. Oui, oublions son frère, car après la prochaine élection, nous aurons à oublier certains d'entre vous.

Le président: À l'ordre, s'il vous plaît.

M. Nowlan: Je vais reformuler ma question directement au ministre. Le ministre essaie-t-il de dire à ce Comité qu'il n'y a eu aucune recommandation de sa part, ou de celle du bureau du premier ministre, pour que Ron Basford soit nommé le nouveau président du Canadien National?

M. Axworthy: Monsieur le président, il faut croire que M. Nowlan est un peu sourd, car je viens justement de dire que le président actuel par interim du C.N.R. est le docteur Maurice LeClair.

M. Nowlan: Et alors que faites-vous de Pierre Goyer? Serait-ce aussi une nomination par interim, ou Claude Taylor doit-il assumer les deux rôles?

[*Texte*]

Mr. Axworthy: Mr. Chairman, it seems Mr. Nowlan is far more active in tracing former Liberal Cabinet Ministers than I am. Maybe he has an answer for it.

Mr. Nowlan: We will come back.

The Chairman: Mr. Deniger.

Mr. Nowlan: There is going to be an awful lot to trace after the election, including yourself.

An hon. Member: Talk to Harvie Andre.

Some hon. Members: Oh, oh!

Mr. Nowlan: Do you want to bet?

The Chairman: Order, please! Let us deal with the matter before this committee.

An hon. Member: It is difficult with those types of answers, Mr. Chairman.

Mr. Deniger: I think it is a bit difficult with those types of questions, colleague.

An hon. Member: They are a little provocative.

Mr. Nowlan: It is time that Crown corporation is stopped being used as political pork barrels. You have your dollars from the . . .

An hon. Member: This sounds like a political rally.

The Chairman: Order, please! Mr. Deniger has the floor.

Mr. Deniger: Mr. Chairman, I think it has been almost the worst session this committee has ever had. But before I ask a question of the Minister, I have to remind the committee, in light of the questions asked by the former Minister of Transport, of the correspondence that was made public between the then president of VIA Rail, Frank Roberts, and the then Minister of Transport, dealing precisely with rail lines that were abandoned by our government later on, suggested by the exchange of correspondence between the member for Vegreville and Mr. Roberts.

I would like to remind them of what is on page 14 in the French version of this document, which says:

> La direction des services passagers a contrôlé et évalué les répercussions des changements . . .

et j'en passe,

> . . . afin de fournir au gouvernement les éléments d'une intervention ultérieure . . .

. . . precisely, to look into it and report back, which is what the Minister has done. I cannot understand why the Members opposite are opposed to our bringing back passenger rail service. That is beyond me.

But on another point before I ask a question, if you would be so lenient, Mr. Chairman, as a former Ministerial assistant to a Minister, I can only conclude that if he has so many assistants it is because he does not pay them very well. That is how he can afford to have many.

[*Traduction*]

M. Axworthy: Monsieur le président, M. Nowlan s'occupe beaucoup plus de retracer les mouvements des anciens ministres libéraux que moi-même. Peut-être peut-il aussi donner la réponse.

M. Nowlan: Nous allons y revenir.

Le président: Monsieur Deniger.

M. Nowlan: Il y en aura beaucoup à dépister après l'élection, y compris vous-même.

Une voix: Parlez à Harvie Andre.

Des voix: Oh, oh!

M. Nowlan: Êtes-vous prêts à parier?

Le président: À l'ordre, s'il vous plaît! Tenons nous-en à la question à l'étude.

Une voix: C'est assez difficile avec ce genre de réponse, monsieur le président.

M. Deniger: C'est aussi plutôt difficile avec ce genre de questions, mon cher collègue.

Une voix: Elles sont plutôt provocantes.

M. Nowlan: Il est temps qu'on cesse de se servir des sociétés de la Couronne comme assiette au beurre politique. Vous avez reçu votre argent du . . .

Une voix: On se croirait à un rassemblement politique.

Le président: À l'ordre, s'il vous plaît! J'ai cédé la parole à M. Deniger.

M. Deniger: Monsieur le président, c'est sans doute une des pires réunions de ce Comité. Avant que je ne pose ma question au ministre, je voudrais rappeler au Comité, à la lumière des questions posées par l'ancien ministre des Transports, que la correspondance, rendue publique, entre l'ancien président de VIA Rail, M. Frank Roberts, et le ministre des Transports de l'époque, traitait justement des lignes de chemins de fer que notre gouvernement devait éventuellement abandonner, comme on le voit dans cet échange de correspondance entre le député de Vegreville et M. Roberts.

Je rappelle donc ce qui est écrit à la page 14 de la version française de ce document, qui se lit comme suit:

> The passenger services' directorate has looked into and assessed the repercussions of changes . . .

and I am skipping some things,

> . . . in order to provide to the government the elements for a future recommendation . . .

. . . Précisément, d'étudier la question, et d'en faire rapport, ce que le ministre a fait. Je ne sais vraiment pas pourquoi les députés d'en face s'opposent à ce qu'on rétablisse le service de passagers. Je ne comprends pas.

Mais alors avant de poser ma question, si vous voulez bien patienter, monsieur le président, je puis, à titre d'ancien adjoint ministériel d'un ministre, conclure que s'il a un si grand nombre d'adjoints, c'est qu'il ne les paye pas très bien. C'est ainsi qu'il a pu en avoir un si grand nombre.

[*Text*]

• 1700

An hon. Member: That is one explanation.

The Chairman: Order. I remind the Ministers' assistants that demonstrations in the committee are not allowed and that Mr. Deniger is not lobbying on their behalf.

Mr. Deniger.

Mr. Deniger: I want a promotion.

Monsieur le président, je voudrais poser des questions sur le rapport annuel 1981-82, mais vous allez comprendre que c'est du passé en février 1984, mais le député d'Annapolis Valley m'a donné l'ouverture lorsqu'il a parlé justement du rapport de notre Comité, rapport intitulé «Politiques de transport aérien intérieures». Et le ministre nous a indiqué qu'il serait prêt à revenir au mois de mai, peut-être au mois d'avril pour nous faire état des recommendations de son ministère sur ce document-là. Mais comme il disait dans son intervention au tout début, monsieur le président, je crois qu'il est important de réouvrir le dialogue . . .

It is that dialogue that I want to reopen, Minister, with you, because it is a dialogue that I had with your predecessor, but sadly it fell on deaf ears. I hope in the considerations that you take with your department—and when you come back to us you will understand what I am trying to propose. I would like to have a chance to exchange some ideas and some thoughts with you.

It seems to me domestic air policy in this country has been non-existent for several years. It has been a policy of patch-work that was set up in the mid-1960s by the then Minister of Transport, Don Jamieson, which split Canada into five regions. Since then the CTC has decided on a very arbitrary, but very, very incredible, policy, to decide which air carriers would get a route and what rates would be set.

For example, Minister, I have here a part of the documents that were prepared by the CTC for their hearings which will start on Monday and in which I intend to participate. It sets out what the role of the CTC is. As you know, the CTC has all the powers; as it says itself, it has all the powers.

Let me read from this document. I believe it is on page 3 of this document.

The Chairman: Name the document.

Mr. Deniger: The document is entitled *Some Considerations in the Review of Domestic and Transborder Air Fares*, prepared by the Air Transport Committee and the Research Branch of the Canadian Transport Commission. It is not dated.

The Chairman: We can find it.

Mr. Deniger: It basically says, Minister, that:

> The commission has all the powers to regulate the airline industry in such matters as entry and exit fares and

[*Translation*]

Une voix: Cela s'explique.

Le président: À l'ordre, s'il vous plaît. Je rappellerai aux adjoints des ministres, qu'on ne permet pas de manifestation à ce Comité, et que M. Deniger ne fait pas de sollicitation en leur nom.

Monsieur Deniger.

M. Deniger: Je veux une promotion.

Mr. Chairman, I would like to ask questions with respect to the 1981-1982 Annual Report, realizing of course that it is all old-hat in this February of 1984. However, the member for Annapolis Valley did give me the opening when indeed he spoke the report of our committee entitled *Air Transport Carrier Policy*. The minister indicated that he was quite prepared to come back to this committee in May, or even in April to present the recommendations of his department with respect to our document. However, as he indicated in his opening remarks, Mr. Chairman, I believe it is important to re-open the dialogue . . .

C'est justement ce dialogue avec vous, que je veux réouvrir monsieur le ministre, car c'est un dialogue que j'avais déjà entrepris avec votre prédécesseur, mais qui semble ne pas avoir été entendu. Suite à l'étude au sein de votre ministère, quand vous nous reviendrez vous comprendrez ce que je veux proposer. Je voudrais d'abord, à cette occasion, échanger des idées avec vous.

Il me semble que depuis plusieurs années, il n'y a plus de politique sur les transports aériens intérieurs. C'est une politique d'éléments disparates qui a été établie au milieu des années 1960 par le ministre des Transports à ce moment-là, M. Don Jamieson, et qui en fait divisait le Canada en cinq régions. Depuis, la CCT a établi une politique vraiment incroyable et vraiment arbitraire pour décider quel transporteur aérien aurait telle et telle route, et quels seraient les tarifs fixés.

Par exemple, monsieur le ministre, j'ai devant moi une partie des documents établis par la CCT pour les audiences qui doivent commencer lundi, et auxquelles j'ai justement l'intention de participer. On y retrouve le mandat de la CCT Comme vous le savez, la CCT a tous les pouvoirs, comme elle le dit elle-même.

Laissez-moi vous citer un extrait de ce document. C'est à la page 3 du document, je pense.

Le président: Voulez-vous nous donner le titre du document.

M. Deniger: Ce document est intitulé *Quelques réflexions sur la révision des tarifs aériens intérieurs et trans-frontaliers* rédigé par le Comité sur le transport aérien, et la direction de la recherche de la Commission canadienne des transports. Il n'y a pas de date.

Le président: Nous trouverons bien le document.

M. Deniger: Voici le point du document, monsieur le ministre:

> La Commission a tout pouvoir de réglementer l'industrie du transport de passagers aériens en matière des tarifs

[*Texte*]

rates, terms and conditions of licence, mergers and acquisitions and that it will issue licences when the present and future public convenience and necessity . . .

—that criterion is met.

Well, Minister, it seems to me it is now time for us to have a policy change. The criterion of public convenience and necessity is one of the past. It is always, of course, more convenient to have an extra airline; but the necessity aspect of it makes the CTC a party to a limited competition possibility in this country, because if there is a route that is served between point A and point B, then there is no necessity for another carrier to enter that route. It is the law that says that.

It seems to me, Minister, we should forgo that law. I hope that you come in in May and say the concept of necessity is not . . . I hope, Minister, that you come to us and you say not that you want necessarily to apply 100% deregulation as it applies in the United States, but that you are lessening the rules of entry and exit, that you are lessening the rules on fares, and that you are permitting the Canadian businessman who wants to operate an airline to operate an airline; and that you basically are putting into effect our recommendations.

I hope also, Minister, that when you come before us in the month of April or May—and I hope it is before the next election, Minister, because I think this is a very good issue that the Canadian people should have a chance to decide on—I think a businessman in Canada, if he wants to operate an airline, should have permission to operate an airline. We should be able to operate an airline. If Mr. Turner and I wanted tomorrow to operate an airline, we would not be able to. We would not be allowed to. We cannot give the Canadian passenger the chance to use our service if we want to. And that, Minister, is what I want you to look into.

Now you have had a chance to go to the United States to talk to your counterpart, to talk to Mrs. Dole, who is the Secretary of Transportation.

• 1705

I would like if you could tell us in a few brief words, and still within the confines or our annual report you will understand, Mr. Chairman, what is the reaction there about deregulation and its positive and negative aspects. Could you share with us some of the conclusions you have reached from your January trip?

The Chairman: Mr. Minister.

Mr. Axworthy: Thank you, Mr. Chairman. First, I would like to thank Mr. Deniger for his comments. I appreciate the opportunity to talk about a serious policy issue in this committee because I think this is a very serious one. It really goes Very much to the heart of our air passenger system and I certainly agree with the sentiment that it is time for a fresh

[*Traduction*]

d'entrée et de sortie, et des taux, termes et conditions des permis, et autres questions comme les fusions et les acquisitions, et qu'elle émettra de nouveaux permis lorsque les facteurs de commodité et de nécessité au public présent et futur seront . . .

. . . on a déjà répondu à ce critère.

Eh bien, monsieur le ministre, il me semble qu'il est maintenant temps de changer la politique. Le critère de la commodité et de la nécessité pour le public est désuet. Bien sûr, il sera toujours plus commode d'avoir une ligne aérienne supplémentaire; mais ce facteur de nécessité fait de la société un accessoire à la possibilité d'une concurrence limitée dans ce pays, car s'il existe déjà un service entre le point A et le point B, il n'y a aucune nécessité qu'on permette à un autre transporteur de concurrencer cette même route. Et cela selon la loi.

Il me semble, monsieur le ministre, qu'on devrait abroger cette loi. J'espère qu'en mai, lors de notre prochaine rencontre, vous pourrez discuter de ce concept de la nécessité . . . J'espère que vous que sans pousser l'affaire aussi loin que les États-Unis qui ont déréglementé à 100 p. 100 les lignes aériennes, vous pourrez nous dire qu'au moins vous allez assouplir le règlement sur les entrées et les sorties, que vous allez assouplir le règlement sur les tarifs, et que vous permettrez à n'importe quel homme d'affaires canadien qui veut exploiter une ligne aérienne, de le faire; qu'effectivement, vous allez mettre en application nos recommandations.

J'espère aussi, monsieur le ministre, lors de votre comparution, au mois d'avril ou au mois de mai, j'espère que ce sera avant la prochaine élection, car ce serait une excellente question à poser au public canadien—effectivement, si un homme d'affaires au Canada veut lancer une ligne aérienne, que vous lui donnerez permission de le faire. Nous devrions tous jouir de cette possibilité. Si demain, M. Turner et moi voulions lancer une nouvelle ligne aérienne, nous ne le pourrions pas. On ne nous le permettrait pas. On ne pourra pas accorder aux passagers canadiens l'occasion d'utiliser nos services. Et c'est justement cette question que je veux que vous étudiiez, monsieur le ministre.

Vous avez eu l'occasion d'aller aux États-Unis rencontrer votre homologue, Mme Dole, le secrétaire des Transports.

J'aimerais que vous nous exposiez en quelques mots, et toujours dans le cadre de notre rapport annuel, bien entendu monsieur le président, qu'elle est la réaction à l'égard de la déréglementation; quels en sont les aspects positifs et négatifs. Pourriez-vous nous faire part de vos conclusions à la suite de votre voyage de janvier?

Le président: Monsieur le ministre.

M. Axworthy: Merci monsieur le président. J'aimerais d'abord remercier M. Deniger pour ses commentaires. Je suis heureux d'avoir l'occasion d'aborder en comité une question de politique aussi importante. C'est une question qui touche vraiment à l'essentiel de notre système de transport aérien des voyageurs, et il est vrai qu'une révision s'impose et qu'un

[*Text*]

look and that a system which may have provided an important service in the past simply can be overtaken by events and by new realities. I believe that what we are looking at in the early part of this decade is the need for a new domestic air policy that would provide for more competition and more openness regarding it. That has been the mandate which I have ascribed.

I think certainly that was the tenor of the recommendations coming out of this committee. It was an attempt to find useful solutions in that area. And it would be my intention to come back to this committee with a series of policy prescriptions that would fit that particular set of objectives. If we are going to have a growing industry, one that is able to grow on the basis of good productivity, we need to provide for . . . to break away from that structure which simply allows a high cost system to pass its costs through to the customer; I think we really have got to take a look at how we can use this really as a way of developing something of, maybe, a broader industrial strategy, where we can provide for structural change in the very critical area of transportation which will have very beneficial effects throughout the entire economy.

I think to get to that point, it is going to be very important to dispel a lot of the common mythology. Critics of deregulation, I find, trot out a little catechism that says, Well, you know, small communities will suffer. Well, I think the experience in the United States shows that not to be the case; that you can first put in programs to guarantee services to remote and small communities; that, furthermore, in many small communities and cities in fact, they receive improved service, higher frequency of service. It may mean a change of airplane, but I would suggest that is something the Canadian consumer might be well prepared to deal with, if it got a higher frequency service at cost. Somehow, we have an impression that we have a low-cost regional system here. We do not. I have a stack of letters and, in fact, I think this week alone we received about 200 from a wide variety of communities, many of them in the northern parts of Canada, which say, Hey, right now we are paying high costs and we are getting lousy service; can we make a change? So I think that is one reason we have to look at that issue.

Second, I think we also have to look at the impact of deregulation itself as it is occurring in the United States, and at the kind of spillover effect it has in our own travelling patterns in Canada. There is no question but that the Canadian consumer is very much affected by price and because of the alternative and the fact that we already have a form of deregulated system, except it is working south of the border . . . well, many Canadians are taking advantage of that to go south of the border to get free trips and, consequently, we are losing a substantial part of our market. So we have to do something about that.

Third, I think we have an opportunity, as well, in this country to provide for more innovative forms of airline services. The thing I was struck by in the United States under their present program is, first, that they provide a much wider range of choice and option for the consumer based both on price and on route. I think that is something which, in this

[*Translation*]

système qui a permis d'assurer un service important dans le passé puisse maintenant être dépassé par les événements et par de nouvelles réalités. J'estime que le moment est venu, au début de la présente décennie, de chercher une nouvelle politique aérienne interne qui permettra une meilleure concurrence et une plus grande souplesse. C'est précisément le mandat que je me suis donné.

Je pense que cela correspond à l'essentiel des recommandations de votre Comité. Il faut chercher des solutions utiles dans ce secteur d'activité. J'ai l'intention de revenir devant le comité avec une série de politiques conformes aux objectifs établis. Si on veut une industrie dynamique, une industrie axée sur la productivité, il faut pouvoir . . . s'écarter d'une structure qui permet simplement de transmettre aux consammateurs les coûts élevés du système; je pense qu'il faut chercher les moyens d'établir une stratégie industrielle plus large et de modifier les structures dans ce secteur très important du transport, ce qui aura des retombées très bénéfiques pour l'ensemble de l'économie.

Pour y arriver, il sera très important de dissiper de nombreux mythes. On prétend généralement que la déréglementation sera préjudiciable aux petites collectivités. Eh bien, l'expérience aux États-Unis a donné des résultats tout autres; on a d'abord mis en place des programmes pour assurer des services aux collectivités éloignées et petites; et de nombreuses petites collctivités et villes reçoivent en fait des services améliorés, souvent plus réguliers. Cela peut vouloir dire des correspondances plus fréquentes, mais je pense que le consommateur canadien saura s'en accommoder si cela se traduit par un service plus régulier au même coût. Je ne sais pas pourquoi, mais on semble avoir l'impression ici d'avoir un système régional bon marché. Ce n'est pas le cas. J'ai reçu une pile de lettres, cette semaine seulement, je crois en avoir reçu environ 200 de nombreuses collectivités, dont bon nombre des régions nordiques du pays qui se plaignent d'un mauvais service qui coûte cher et qui demande des changements. Voilà une raison qui doit nous inciter à examiner la question.

Deuxièmement, je pense qu'il faut aussi étudier l'incidence de la déréglementation aux États-Unis, et en évaluer les répercussions sur nos habitudes de voyage au Canada. Il ne fait aucun doute que le consommateur canadien est très touché par les prix et à cause de cette possibilité et du fait qu'il existe déjà une forme de système déréglementé qui fonctionne au sud de nos frontières, de nombreux Canadiens en profitent pour se rendre chez nos voisins du Sud pour obtenir des voyages gratuits, ce qui entraîne la perte d'une part substantielle de notre marché. Il faut donc y voir.

Troisièmement, je pense que nous avons là l'occasion d'établir au pays des services aériens plus innovateurs. Ce qui m'a frappé dans le programme actuel des États-Unis, c'est qu'on offre une plus grande variété de choix et d'options au consommateur, aussi bien sous le rapport prix que sous le rapport des trajets. Je pense que c'est un objectif qu'on doit

[*Texte*]

present day and age, again is an objective which we must try to secure. Further, it has had a very interesting development impact on many smaller regions. It is not simply a large city program; it is one which has had very major impact in places like Charlotte, North Dakota or Burlington or Durham, simply because many of the new airlines use those smaller airports as their operating bases and, therefore, bring a lot of new jobs and new activity into those areas.

So I think there is a lot of good sound reasons from a broad framework why we should be examining this. It would be my intention both to utilize the representations we have through the CTC public hearings as well as the work we are doing internally and, as Mr. Deniger suggested, be in a position both to bring forward government policy and to have an opportunity to have it discussed at this committee, so that we can make a proper response to the recommendations made in the report of 1982.

Mr. Deniger: Well, Minister, you are heading in the right way. My second concern is that you might be delayed in appearing before us by the length of time the CTC takes to hold hearings. As you know, I am a former counsel with the CTC, so I know they are not renowned for necessarily being the quickest government body in the government. They are slow, admittedly slow. I do not think we can wait much longer.

• 1710

As to Burlington airport alone we know that 60,000 Montrealers will fly out of Burlington this year. That is just one border airport. It is an epidemic throughout the country. The same can apply at Buffalo, Niagara Falls, Seattle, or all along the Canadian border. So, can you give us the assurance, Mr. Minister, that you will ask the CTC to deal with this fast, to deal quickly with the hearing which is upon us and, second, that you will make sure within your department itself that the deadlines you set for this committee will be met. I mean, so that you can present us with a strong, firm and, hopefully, very good policy which I hope will implement the spirit of this report with the Canadian content that this government needs. We definitely need, Mr. Minister, a new domestic air policy. We have been without one for too long.

The Chairman: Mr. Minister, as briefly as possible, please.

Mr. Axworthy: Mr. Chairman, I will certainly give Mr. Deniger that assurance. I have communicated with the new chairman of the CTC, indicating that, first, we treat that as an ongoing process and not something that has a terminal point to it, because there will be representations made on a sequential basis. We should be able to draw from those representations in a continual way. We expect a very quick interim report in April from the CTC, and that would be running parallel to the work that we are doing internally within the departmental system, and going to Cabinet at the same time. So, we have a

[*Traduction*]

tenter d'atteindre aujourd'hui. De plus, le programme a eu une incidence très intéressante sur le plan du développement dans de nombreuses petites régions. Il ne s'agit pas simplement d'un programme pour les grandes villes; son incidence est très grande sur des endroits comme Charlotte, North Dakota ou Burlington ou encore Durham, simplement parce que de nombreuses lignes aériennes nouvelles se servent de ces aéroports moins importants comme base d'opération, apportant ainsi de nombreux nouveaux emplois et de nouvelles activités dans ces régions.

Je pense donc qu'il y a de nombreuses bonnes raisons de nous pencher là-dessus. Je voudrais qu'on utilise les représentations faites aux audiences publiques de la CCT, qu'on tienne compte des travaux internes et, comme M. Deniger l'a suggéré, qu'on soit en mesure d'élaborer une politique gouvernementale et de l'étudier en comité de manière à pouvoir donner suite aux recommendations du rapport de 1982.

M. Deniger: Monsieur le ministre, vous êtes dans la bonne voie. Ma deuxième préoccupation est que vous tarderez peut-être à revenir devant nous à cause de la durée des audiences de la CCT. Comme vous le savez, j'ai déjà été conseiller juridique auprès de la CCT, et je sais qu'elle n'a pas la réputation d'être nécessairement l'organisme le plus rapide du gouvernement. La CCT, on le sait bien, est très lente. Je ne crois pas que nous puissions attendre encore longtemps.

Quant à l'aéroport de Burlington, nous savons que 60,000 Montréalais en partiront cette année. Et c'est seulement un aéroport frontalier. C'est devenu un fléau au pays. La même chose peut être dite de Buffalo, Niagara Falls, de Seattle, ou de toutes les autres villes aux frontières canadiennes. Alors, pouvez-vous nous assurer, monsieur le ministre, que vous demanderez à la CCT de faire diligence, de procéder rapidement aux audiences et, deuxièmement, que vous veillerez à ce que votre ministère respecte les délais que vous avez établis concernant notre Comité. Tout cela, de sorte que vous puissiez nous présenter une politique solide, ferme et très efficace qui tiendra compte, je l'espère, de l'esprit du rapport et des recommandations concernant le contenu canadien si essentiel pour le gouvernement. Nous avons définitivement besoin d'une nouvelle politique aérienne interne. Cela fait trop longtemps que nous n'en avons pas.

Le président: Monsieur le ministre, le plus brièvement possible, s'il vous plaît.

M. Axworthy: Monsieur le président, je tiens à rassurer M. Deniger là-dessus. J'ai communiqué avec le nouveau président de la CCT pour lui dire d'abord que c'est un processus permanent qui ne s'arrêtera pas non plus aux représentations successives. Nous devrions pouvoir nous inspirer des représentations qui seront faites. Nous prévoyons obtenir très bientôt, en avril, un rapport provisoire de la CCT, et cela se fera parallèlement aux travaux internes du ministère et à l'étude du dossier au cabinet. C'est donc un important exercice qui repose sur des questions soulevées par votre Comité en particulier.

[*Text*]

larger policy framework based upon the entry—exit questions raised by this committee in particular.

So, I hope to be in a position by late April or early May to bring forward those prescriptions. I tend to have some of the same concerns about the system grinding slowly and exceedingly fine, and trying to grind one down at the same time, but I suppose I have been around here long enough to know perhaps how to deal with that.

Mr. Deniger: Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Deniger. Mr. Forrestall, please.

Mr. Forrestall: Thank you, Mr. Chairman. I have a number of areas, Mr. Minister and Mr. Chairman, that I am interested in and the Minister's expansion with respect to. I will start with your announcement of two or three weeks ago of a departure from the practice, dating back to, I suppose, 1936-1937, of the use of the Auditor General with respect to the books of our national ports. You opted to go with Touche Ross, if I remember correctly, and named the official agent of the Liberal Party in Manitoba as the auditors with a contract ranging from $100,000 to $150,000. It is always interesting and comfortable and cosy. My concern is not that. My concern is whether or not this is a permenent departure from traditional practice, a practice which left a reassurance in the minds of Canadians with respect to port operations. Could the Minister respond briefly to the general aspect of that question? Is this a permanent arrangement, or would the Minister consider at least naming the Auditor General as a joint auditor, or an auditor who can be called with respect to the books of our new port corporations?

Mr. Axworthy: Mr. Chairman, first I should clarify the statements made by Mr. Forrestall. Ports Canada is a brand new corporation. It does not go back to 1936. It is a product directly of the initiative taken by this committee to establish a very different set of working relationships in the Canadian ports. It is not the National Harbours Board; it is Ports Canada, set up as a Crown corporation under those auspices. Therefore, it has a very different set of managerial and operating requirements.

Now under the act, our new auditor was recommended and appointed by Cabinet from a private firm which is regarded with a great deal of respect and appreciation over the years by governments of various colorations. I would only point out, Mr. Chairman of the committee, that it must have done something right, because when the previous Conservative government came into power it appointed Touche Ross to do audits on several Crown corporations and departments in this government. So I suppose with that very major endorsement by the previous government, we felt that certainly they could do a job for Ports Canada.

[*Translation*]

Alors, j'espère bien être en mesure d'ici la fin avril ou le début mai de vous présenter ma politique. Je me préoccupe aussi de la lenteur du système, mais je pense avoir suffisamment d'expérience dans le domaine pour y pallier.

M. Deniger: Merci.

Le président: Merci, monsieur Deniger. Monsieur Forrestall, s'il vous plaît.

M. Forrestall: Merci, monsieur le président. Monsieur le ministre et monsieur le président, il y a un certain nombre de questions qui m'intéressent et au sujet desquelles j'aimerais quelques explications. Je vais commencer par l'annonce que vous avez faite il y a deux ou trois semaines concernant l'abandon d'une pratique qui remonte à environ 1936-1937, soit à la vérification des livres de nos ports nationaux par la vérificateur général. Vous avez décidé de remettre le dossier à la firme Touche Ross, si je me souviens bien, et accordé un contrat de 100,000$ à 150,000$ à l'agent officiel du Parti libéral du Manitoba pour effectuer la vérification. C'est bien intéressant, et bien bon. Mais ce n'est pas ce qui me préoccupe. J'aimerais savoir si on s'écarte indéfiniment de cette pratique traditionnelle, une pratique qui avait l'heure de rassurer les Canadiens au sujet des opérations portuaires. Le ministre pourrait-il répondre brièvement à cette question générale? S'agit-il d'un arrangement permanent, ou le ministre pourrait-il au moins nommer le vérificateur général à titre de vérificateur conjoint, ou désigner un autre vérificateur pour l'examen des livres de nos nouvelles sociétés des ports canadiens?

M. Axworthy: Monsieur le président, j'aimerais d'abord apporter quelques précisions aux déclarations de M. Forrestall. La Société des ports canadiens est une toute nouvelle société. Elle ne remonte pas à 1936. Elle est issue directement d'une initiative prise par le Comité visant à établir un tout nouveau système de relations de travail au sein des ports canadiens. Il ne s'agit pas du Conseil des ports nationaux; il s'agit de la Société canadienne des ports, une société de la couronne. En conséquence, le système de gestion et d'exploitation est tout à fait différent.

Aux termes de la loi, notre nouveau vérificateur, recommandé et nommé par le cabinet, est une société privée qui a une très bonne réputation depuis de nombreuses années auprès des gouvernements de diverses couleurs politiques. Je tiens à souligner, monsieur le président, que ce doit être un bon choix, parce que lorsque le gouvernement conservateur a pris le pouvoir, il a chargé la firme Touche Ross d'effectuer la vérification des livres de plusieurs sociétés de la couronne et ministères du gouvernement. Comme le gouvernement précédent avait mis sa confiance dans cette société, nous pensions qu'il serait opportun de la charger de vérifier les rapports financiers de Ports Canada.

[*Texte*]

• 1715

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, I do not fully appreciate the Minister's response. In fact, the legislation which established our new ports were amendments to the National Harbours Board Act. So I just slightly bring you back into the realm of reality. I gather you have no intention of going back to the naming of the Auditor General as a co- or joint-auditor? I see that the Minister shakes his head in the negative.

Mr. Axworthy: Mr. Chairman, I could say that I think Mr. Forrestall is dealing in the area of hypothetical circumstances. An alternative has been appointed. Obviously the performance will be judged on an annual basis depending upon the results of those audits, and I would not want to predict what might happen. But at the present time, the audit of Ports Canada will be done by Touche Ross, which is a very distinguished private firm.

Mr. Forrestall: Without belabouring the point, of course, it flies in the face of the recommendation of Mr. Dye, the Auditor General. At least we know what your attitude is.

Could I ask you what priorities you are attaching to the amendments to the Canada Shipping Act with respect to the coastal provisions which were left out. Does that have some priority in your seeking House time?

Mr. Axworthy: Mr. Chairman, I certainly recognize the importance of those amendments; we do have the document but it is out for consultation. I would be very pleased, by the way, Mr. Chairman, to distribute copies of that report to members of this committee, because we would certainly welcome their comments in return, if that should be the wish of the committee. I think that it is a very important area.

As we know, the legislative timetable is one that is always very crowded and, if there were some inclination on the parts of members of the committee from both sides of the House to indicate that this could be done with very quick dispatch, it would give me a better argument with the House Leaders that this could be a priority piece of legislation. We do have several that we would like to bring on this spring. The Aeronautics Act is a very important one because it relates to safety. So are the shipping amendments. But again, Mr. Forrestall, it would really depend upon getting sufficient time in the House, and on being able to demonstrate that, if a fairly quick Second Reading could be given, the committee then could deal with those amendments in more detail.

The Chairman: I think the committee would be happy to accept your offer to distribute the copies of that report to its members.

Mr. Forrestall: Probably not a bad idea. Now, on the point of order raised by the chairman so it does not come out of my

[*Traduction*]

M. Forrestall: Monsieur le président, la réponse du ministre ne me satisfait pas vraiment. En réalité, la loi portant création de nos nouveaux ports était simplement une loi modificatrice à la Loi sur le Conseil des ports nationaux. Qu'il me soit donc permis de faire un peu reprendre ses esprits au ministre. J'imagine que vous n'avez pas l'intention de faire à nouveau du Vérificateur général un covérificateur. Je vois que le ministre fait effectivement non de la tête.

M. Axworthy: Monsieur le président, j'aimerais signaler qu'à mes yeux M. Forrestall joue avec les hypothèses. Un substitut a effectivement été nommé et, de toute évidence, on jugera chaque année des résultats en fonction de l'issue des vérifications, et loin de moi l'idée de vouloir prédire ce qu'elles contiendront. Il n'en reste pas moins qu'à l'heure actuelle les livres de Ports Canada sont vérifiés par la maison Touche Ross, un cabinet très honorable du secteur privé.

M. Forrestall: Sans m'étendre indûment sur le sujet, il est évident néanmoins que c'est un affront fait à M. Dye, le Vérificateur général, qui avait fait la recommandation que nous connaissons. Mais au moins savons-nous quelle est votre attitude.

J'aimerais vous demander maintenant la priorité que vous accordez aux amendements à la Loi sur la marine marchande du Canada en matière de cabotage, dans la mesure où les dispositions à ce sujet n'y ont jamais été intégrées. Quelle priorité avez-vous fixée à ce sujet dans votre calendrier parlementaire?

M. Axworthy: Monsieur le président, ces amendements sont importants, je le concède volontiers; nous avons le document nécessaire, mais nous attendons les consultations à ce sujet. Je serais, au demeurant, très heureux, monsieur le président, de faire tenir copie de ce rapport aux membres du Comité, s'ils le souhaitent, car il est certain que leurs commentaires nous intéresseraient. C'est effectivement dirais-je un domaine très important.

Nous le savons tous, le calendrier parlementaire est toujours extrêmement chargé et si les membres de toutes les allégeances du Comité me signalaient leur désir d'y donner rapidement une suite favorable, je serais d'autant mieux placé auprès des leaders à la Chambre pour faire inscrire en priorité cette mesure législative à notre calendrier. Il y a plusieurs mesures que nous aimerions déposer au printemps. Il y a la Loi sur l'aéronautique, qui est très importante du fait qu'elle porte sur la sécurité. Il y a également les amendements à la Loi sur la marine marchande. Une fois encore monsieur Forrestall, il faudrait effectivement que nous puissions recevoir un créneau suffisant à la Chambre en plus de faire la preuve que, à condition de pouvoir en terminer très rapidement avec la deuxième lecture, le Comité pourra se pencher plus en détail sur ces amendements.

Le président: Je pense que le Comité serait parfaitement heureux d'accepter votre offre et de recevoir copie du rapport.

M. Forrestall: Ce n'est sans doute pas une mauvaise idée. Cela dit, pour en revenir au rappel au Règlement invoqué par

[*Text*]

time, may I say that it would be much better if we did it that way, rather than to have to respond to constituents, or to the community of interest throughout Canada, who are writing now to some of us, at least, asking what our opinions are before they volunteer their own. It would be nice to have it ourselves.

Mr. Axworthy: Mr. Chairman, I think we can distribute it now, if Mr. Forrestall would like.

Mr. Forrestall: Yes, I would like that; if that is all right with the chairman, the Minister has indicated that he will distribute that now.

The Chairman: Yes. It is being distributed. You have about three minutes left, Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: I would remind you that there were two minutes on the point of order, Mr. Chairman.

The Chairman: I have taken that into consideration.

Mr. Forrestall: I am interested in your preliminary indications with respect to the appointment of General Thorneycroft as an inspector-general, safety. Could the Minister expand upon the terms of reference with respect to this office? In doing that, could he indicate how this might fit with what eventually must evolve, which is the establishment of priority authority or a commission with respect to incidents in all aspects of transportation falling within the federal ambit and under its regulation or control? Is there a relationship? Can we view this as an interim appointment or an interim office, and secretariat presumably, to deal with all facets of incidents within the transport field which might fall under or within federal jurisdiction?

• 1720

Mr. Axworthy: Mr. Chairman, I would be quite prepared if Mr. Forrestall and the committee's agreement to table those terms of reference. I think that would give a clear exposition of what the responsibilities of that new office will be. I think it would be important to clarify, if I gather the sense of the question, that the Inspector General is not there to investigate incidents. Clearly, in this case it will be the responsibility of the Canadian Aviation Safety Board when it comes into being in the fall.

As you also know, we have an inquiry under the chairmanship of Mr. Deschênes looking at the Maritime area. I hope to have an interim report in my hands from that inquiry. I could, if the committee was interested, table as well the list of public hearings that Mr. Deschênes is conducting at the present time, because again, he has a paper and a series of hearings is ongoing. That could result—and I am again only putting it in the hypothetical—eventually in a common investigatory body, with a degree of independence from Transport Canada, that

[*Translation*]

le président, et que cela ne soit pas déduit de mon temps de parole, j'aimerais ajouter qu'il serait bien préférable que nous procédions de cette façon au lieu d'avoir à répondre à nos électeurs ou aux groupes d'intérêt qui se manifestent dans tout le Canada et qui nous écrivent, du moins à certains d'entre nous, pour nous demander notre opinion avant d'avancer la leur. Ce serait bon d'en avoir nous-mêmes copie.

M. Axworthy: Si c'est là le désir de M. Forrestall, nous pourrions monsieur le président vous les distribuer immédiatement.

M. Forrestall: Certainement, si le président est d'accord, et puisque le ministre se dit prêt à le faire, on nous le distribue immédiatement.

Le président: D'accord, c'est ce qu'on est en train de faire. Il vous reste environ trois minutes, monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Je dois vous rappeler, monsieur le président, que le rappel au Règlement a pris deux minutes.

Le président: J'en ai tenu compte, soyez-en sûr.

M. Forrestall: J'ai appris avec intérêt que vous envisagiez de nommer le général Thorneycroft au poste d'inspecteur général chargé de la sécurité. Pourriez-vous monsieur le ministre nous préciser un peu le mandat du poste? Et pendant que vous y êtes, pourriez-vous nous dire comment tout cela pourrait cadrer dans l'évolution assez normale j'imagine des choses, en l'occurrence la création d'un niveau de pouvoir ou d'une commission qui serait chargé de faire enquête sur tous les incidents en matière de transport quel qu'il soit et qui relève du palier fédéral ou de la réglementation ou du contrôle du gouvernement central? Y a-t-il un lien quelconque? Doit-on considérer qu'il s'agit d'une nomination à titre provisoire, d'un poste provisoire et d'un secrétariat qui, j'imagine, ne le serait pas moins, chargé d'étudier tous les éléments des incidents en matière de transport qui pourraient relever de la compétence fédérale?

M. Axworthy: Monsieur le président, si M. Forrestall et les membres du Comité sont d'accord, je suis tout disposé à déposer le texte du mandat. En effet, cela vous préciserait très clairement les responsabilités de ce nouvel organe. Il est également à mes yeux de la toute première importance de préciser, et j'espère avoir bien compris le sens de la question, que l'inspecteur général n'est pas là pour faire enquête dans les cas d'accidents. Il est évident qu'en l'occurrence ce serait la responsabilité du nouvel office canadien de la sécurité aéronautique lorsque celui-ci sera créé au cours de l'automne.

Comme vous le savez également, M. Deschênes préside actuellement une enquête dans le secteur des Maritimes. J'espère recevoir un rapport préliminaire à ce sujet. Si le Comité le souhaite, je pourrais également vous faire tenir la liste des audiences publiques d'ores et déjà prévues par M. Deschênes car, je le répète, il a un document en main et les audiences sont actuellement en cours. De tout cela pourrait résulter—et encore une fois je fais de la spéculation—la mise sur pied d'un organe enquêteur commun relativement indépendant par rapport à Transports Canada et qui serait mandaté

[*Texte*]

would cover all modes, but that is the detailed investigation of accidents and incidents.

The role of the Inspector General is more in a policy sense to look at the co-ordination aspect, the monitoring aspect of safety in order to determine whether our own procedures are adequate; whether there are problems that the public might see and that we would have to respond to.

I use the case that my Parliamentary Secretary has brought to my attention several times in the transportation of dangerous goods in the Mississauga area. We could provide an overview; not that we have experts in the Railway Transport Committee and in others that could comment, but there is conflicting evidence at times and we want to have someone who can stand back and take a view so that it is almost playing an ombudsman type role, reporting in the deputy's office directly to me so that we can have that ongoing monitoring and observation and advisory system.

The Chairman: Is it agreed that those documents be tabled?

Some hon. members: Agreed.

Mr. Forrestall: That is not a point of order. It did not take too long.

The Chairman: No, it is not a point of order; It is simply a question.

You have time for one brief question, Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: I will make it as brief as I can.

Can the Minister tell the committee, Mr. Chairman, what the present status is with respect to Canadian National, CAST and the Royal Bank of Canada? In doing that can he indicate to the committee what initiatives or what involvement his office or his departmental authorities or associate authorities within government, have had in the ongoing situation?

Mr. Axworthy: Mr. Chairman, I think the general circumstances are publicly known. There was a series of hearings by the CTC; CNR has withdrawn its involvement, I believe, or severed their Royal Bank connections so that there is no involvement by CN in the CAST operations, and we have none contemplated as far as I know. I have had no further discussions with them. I think they have made quite clear that it was a closed book, but I think that is always an ongoing process there. It is one that we would certainly welcome the advice of the hon. Member on.

The Chairman: Thank you, Mr. Forrestall.

Mr. Turner.

Mr. Turner: Mr. Minister, who does the repair work on the VIA diesels?

[*Traduction*]

pour étudier tous les modes de transport, mais plus précisément pour faire une enquête détaillée sur tous les accidents et les incidents.

L'inspecteur général a davantage un rôle à caractère politique en ce sens qu'il se penche sur l'élément coordination et surveillance de la sécurité afin de déterminer si nos propres procédures sont suffisantes; il essaie également de déterminer s'il n'y aurait pas certains problèmes, dans l'optique de la population, problèmes auxquels nous devrions remédier.

Je vous cite un cas que mon secrétaire parlementaire a à plusieurs reprises signalé à mon attention, en l'occurrence le transport de marchandises dangereuses dans la région de Mississauga. Nous pourrions fournir un aperçu d'ensemble de cette question; ce n'est pas que nous n'ayons pas d'experts au sein du Comité du transport ferroviaire et d'autres organismes encore qui pourraient nous éclairer à ce sujet, mais il n'empêche qu'à l'occasion certains éléments contradictoires semblent ressortir et nous voulons avoir quelqu'un qui puisse prendre du recul et qui joue en quelque sorte un rôle d'ombudsman en faisant rapport au niveau du sous-ministre de sorte que je sois directement informé; ainsi, nous pourrions compter sur ce genre d'organe consultatif à caractère permanent chargé de surveiller et d'observer l'évolution de la situation.

Le président: Sommes-nous d'accord pour que ces documents soient déposés?

Des voix: D'accord.

M. Forrestall: Ce ne sera pas un rappel au Règlement et cela n'a pas duré trop longtemps.

Le président: Effectivement, vous avez raison, c'est simplement une question.

Vous pouvez encore poser une petite question, monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Je serai aussi concis que possible.

Le ministre pourrait-il nous dire, monsieur le président, quelle est la situation actuelle pour ce qui est du Canadien national, de l'A.C.T.S. et de la Banque royale du Canada? Et pourrait-il en profiter pour nous dire ce qu'ont fait son cabinet, les pouvoirs ministériels ou tout autre pouvoir gouvernemental connexe qui ait eu une incidence sur la situation actuelle?

M. Axworthy: Je dirai monsieur le président, que la situation d'ensemble est bien connue. La CCT a procédé à une série audiences; le CN a interrompu sa participation ou mis un terme à ses liens avec la Banque Royale, de sorte que le CN n'a plus rien à voir avec les activités de l'A.C.T.S. et, que je sache, rien n'est prévu à ce sujet. Je n'ai pas eu d'autres entretiens avec les parties prenantes qui ont je crois bien précisé que c'était une affaire close, même si je suis porté à croire qu'il y a toujours quelque chose qui se passe. Quoi qu'il en soit, je serais très heureux d'avoir l'avis du député à ce sujet.

Le président: Je vous remercie monsieur Forrestall.

Monsieur Turner.

M. Turner: Monsieur le ministre, qui se charge des réparations des moteurs diesels de VIA Rail?

[*Text*]

Mr. Axworthy: It is basically done by the CNR.

Mr. Turner: Does the CNR have a contract with VIA to complete the repair of each unit as reported by the incoming engineman on arrival at each terminal?

Mr. Axworthy: That is probably, Mr. Chairman, a detail I would have to secure from VIA Rail. I think VIA is appearing before this committee next week. It might be a question that Mr. Franche is in a better position to answer than I am at the present time.

The Chairman: As a matter of fact VIA is appearing before this committee on Thursday of this week, February 9.

Mr. Turner: Well, Mr. Minister, can you tell me who enforces the order that the repair work is completed before the unit is returned to service? Is it your department, your officials or your CTC?

Mr. Axworthy: I think maybe I will ask Mr. Mulder to respond to that detail.

• 1725

The Chairman: Mr. Mulder.

Mr. Nick Mulder (Administrator, Canadian Surface Transportation Administration): As I understand it, Mr. Chairman and Mr. Turner, the railways are responsible for ensuring the equipment is safe and operational; they have the responsibility. If they do not meet it, then the CTC has the regulatory authority to go back to the CN and investigate that matter. The cost of it is passed on to VIA for maintaining the locomotives.

Mr. Turner: Well, I have copies here of enginemen's reports for 21 days, and it says in this report:

> Each incoming engineman must enter the information requested below. If the units are continuing through, the forms must be left in the lead unit for the outgoing engineman. Any irregularities noticed are to be reported on the reverse side. If no irregularities are noticed the word nil is to be shown in the column provided below.

On the back it says:

> For shop use only. Work has been done, except as noted and reported approved. Station, date, maintenance offer.

Twenty-one sheets not signed. The work has never been done!

> Speedometer defective—previously reported and not corrected. Seal broken on dead-man control. The bell keeps stopping. Defective hand-brake ratchet keeps tripping. Warning lights not working.

[*Translation*]

M. Axworthy: Dans l'ensemble, il s'agit du CN.

M. Turner: Le CN a-t-il passé contrat avec VIA pour procéder aux réparations de chaque groupe à mesure qu'arrivent les rapports des mécaniciens en chef à chaque terminal?

M. Axworthy: C'est probablement là un détail que je devrais vérifier auprès de VIA Rail, monsieur le président. Je pense que vous allez entendre d'ailleurs ces représentants la semaine prochaine et peut-être M. Franche sera-t-il mieux placé que moi pour y répondre.

Le président: Effectivement, VIA Rail va comparaître au Comité pas plus tard que jeudi, c'est-à-dire le 9 février.

M. Turner: Parfait. Dans ces conditions, monsieur le ministre, pouvez-vous me dire qui se charge de faire appliquer l'ordonnance stipulant que les réparations doivent avoir été menées à bien avant que le groupe puisse être remis en service? S'agit-il de votre ministère, de vos collaborateurs ou de la CCT?

M. Axworthy: Je vais demander à M. Mulder de vous répondre.

Le président: Monsieur Mulder.

M. Nick Mulder (administrateur, Administration canadienne des transports de surface): Si je ne me trompe pas, monsieur le président, ce sont les compagnies ferroviaires qui sont chargées de veiller à ce que la matériel qu'elles utilisent soit opérationnel et ne présente pas de danger pour la sécurité: c'est une responsabilité qui leur incombe. S'il y a manquement, à ce moment-là, la CCT a le pouvoir, par voie réglementaire, d'aller faire enquête auprès du CN. Les frais inhérents à l'entretien des locomotives sont évidemment imputés à VIA.

M. Turner: Fort bien. J'ai sous les yeux un exemplaire de 21 jours de rapports de mécaniens de locomotives, et j'y trouve ceci:

> A l'arrivée, chaque mécanicien doit inscrire les données précisées ci-dessous. Si le matériel roulant poursuit vers une autre destination, les formulaires doivent rester dans la machine de tête à l'intention du mécanicien de relève. Toute irrégularité relevée doit être signalée au verso. Si aucune irrégularité n'a été enregistrée, inscrire dans la colonne ci-dessous le mot «néant».

Et on trouve ceci au verso:

> Réservé à l'atelier. Le travail a été exécuté, exception faite de ce qui suit et l'exécution a été approuvée. Poste, date, responsable de l'entretien.

Vingt et une page sans signature! Le travail n'a jamais été fait!

> Compteur de vitesse défectueux—antérieurement signalé, problème jamais corrigé. Scellées brisées sur la manette d'arrêt d'urgence. La cloche fonctionne par intermittence. La créamaillère du frein à main est défectueuse et ne tient pas. Les lampes témoins d'avertissement ne fonctionnent pas.

[*Texte*]

To me, these are all violations of the CTC rules. Now who applies the whip?

Mr. Axworthy: Mr. Chairman, I think Mr. Turner raises some very serious concerns. If he could give us that documentation I would be prepared to take it up immediately and see to . . .

Mr. Turner: Well, I am in the position where I cannot do that because you will know who the engineer is and the CNR would check him and he would be fired. That is the situation; you will have to take my word for it. There it is right there!

Mr. Axworthy: I think we could take it off the record of the committee, the kind of concerns raised, then we would immediately take it up as a matter. I would be quite concerned if that were a prevalent practice.

Mr. Turner: As you know, I am a former CNR engineer and many of the engineers tell me this is happening day in and day out. Then we wonder why we have cracks, smash-ups and engines going off at road-crossings and things like that. If this is defective I think we should be looking beyond, at the repair of the rails and road-crossings and things like that.

Mr. Axworthy: Yes.

Mr. Turner: If this type of repair service is offered on CN and VIA, is it not correct to assume that maybe the same problems exist on the airlines of Canada? In other words, work is booked and not completed?

Mr. Axworthy: Mr. Chairman, I believe that in the case of the airlines the audits we are now commissioning, the full operational maintenance audits, are designed to pick up exactly that kind of omission when they occur. In the audit that was recently completed there were some observations made about how we can improve maintenance procedures, in both the certification of the maintenance personnel as well as to look at some of the practices and procedures followed. It may be that we should be including a similar kind of audit on our railway systems to ensure we get the same ability to provide that safety judgment and assessment that is required. I think we are quite conscious in the airline industry, through the audits, where those problems occur.

Mr. Turner: When an official steps on the locomotive, the master mechanic—he used to be my boss; he had a lot of authority—are you aware he has absolutely no authority now, that they have taken it all away from him?

Mr. Axworthy: No, Mr. Turner, I have to confess I am not up on that again. It would be part of the examination we would be prepared to make. As I say, Mr. Turner is raising

[*Traduction*]

Voilà pour moi autant d'infractions aux règlements de la CCT Pouvez-vous me dire qui joue les pères fouettards?

M. Axworthy: Monsieur le président, M. Turner vient de signaler quelque chose de très grave et je lui saurais gré de nous remettre ces documents pour que je puisse immédiatement y donner suite et veiller à ce que . . .

M. Turner: Excusez-moi, mais cela m'est impossible parce que, si je le faisais, vous sauriez également de quel mécanicien il s'agit, le CN pourrait lui tomber sur le dos et le mettre à la porte. Mais la situation est bien réelle, croyez m'en. C'est inscrit noir sur blanc là-dessus!

M. Axworthy: Si nous pouvions ne pas faire mention de ce genre de problème au compte rendu, nous pourrions y donner suite immédiatement. En effet, je serais vraiment très inquiet si ce qui vient d'être signalé était monnaie courante.

M. Turner: Vous le savez, j'ai moi-même été mécanicien au CN et bon nombre de mes collègues me signalent que c'est le genre de chose qui se produit souvent. Il n'est donc pas étonnant que nous ayons des pannes, des problèmes et des collisions aux passages à niveau si vous voyez ce que je veux dire. S'il y a vraiment des défectuosités de ce genre, nous devrions, je pense, aller chercher plus loin encore et mettre sur le tapis la question des répérations à effectuer aux voies et aux passages à niveau.

M. Axworthy: En effet.

M. Turner: S'il s'agit effectivement du genre de services de réparation qui vaut pour le CN et pour VIA, ne pourrait-on pas également en déduire que le même problème frappe aussi les compagnies aériennes? En d'autres termes, on fait une demande de travaux aux ateliers mais les travaux ne sont jamais effectués.

M. Axworthy: Monsieur le président, je dirais que dans le cas des compagnies aériennes, les enquêtes que nous avons d'ores et déjà fait engager, et je parle ici de la vérification tous azimuts des opérations d'entretien, ont précisément pour but de nous permettre de repérer les omissions de ce genre lorsqu'elles se produisent. À l'occasion d'une enquête que nous venons de terminer, les responsables ont signalé plusieurs choses que nous pourrions faire pour améliorer les opérations de maintenance et d'entretien, tant au niveau de l'accréditation du personnel d'entretien qu'à celui des méthodes et des procédures utilisées. Il se peut que nous devions instituer une procédure de vérification du même genre pour le réseau ferroviaire afin d'être également en mesure, dans ce domaine, de déterminer si la sécurité n'est pas compromise. Nous sommes parfaitement conscients de la chose dans l'industrie aéronautique et, grâce à ces vérifications, nous savons où se posent les problèmes de ce genre.

M. Turner: Lorsqu'un représentant officiel monte sur ma machine, le mécanicien-chef—c'était mon patron . . . Il avait à l'époque énormément de pouvoirs mais savez-vous qu'il n'en a plus du tout, qu'il n'a plus rien à dire?

M. Axworthy: Non, monsieur Turner, je dois vous avouer que je n'en savais rien. Et cela également devrait ressortir de l'enquête que nous sommes disposés à entreprendre. Comme je

[*Text*]

some very important questions and it is a good example of exactly the kind of investigation we have asked the new Inspector General of Transportation Safety to undertake for us. That is the reason we set this office up, to give us that capacity to look into those procedures.

Mr. Turner: If an official steps on an engine, is he a member of the crew?

Mr. Mulder: I am not familiar with the detailed operating procedures.

The Chairman: We cannot hear you, Mr. Mulder.

Mr. Mulder: I am not familiar with the detailed operating procedures as to who is counted as part of the crew.

Mr. Turner: What power has an official to get on the engine and tell an engineman to break the rules, do this and do that? You are not supposed to communicate with an engineman while the engine is in motion and yet we have engineers that are pulled out of service.

The Chairman: Mr. Turner, in fairness to the witnesses—and I know your concern for this and I am not trying to belittle it—I do remind you that both VIA Rail and CN will be appearing before this committee this week and next and it might be more appropriate to put that kind of detailed question to them or to the CTC when they appear before the committee. However, it is your time.

• 1730

Mr. Turner: Mr. Chairman, I believe the Minister of Transport, who runs the nation's airlines and railroads and is responsible when something happens, should be made aware of these things that are happening. Many of the railway employees are very concerned with what is going on today. It has changed in the last year or so. Nobody knows who has the power, and what are you supposed to do when somebody steps on an engine? Naturally, you call all the signals and live up to all the safety rules, but if you are in a no-man's land nobody knows who has the power. This is the question they have asked me to ask you, sir. Thank you very much.

Mr. Axworthy: Mr. Chairman, I think it is an important question and I will attempt to get answers and communicate directly to Mr. Turner on them. If corrective action is required, we will take it.

The Chairman: Okay. Thank you, Mr. Turner.

I have three people left on the list, in this order: Mr. Hovdebo on the first round of questioning and then Mr.

[*Translation*]

viens de le préciser, M. Turner a évoqué certains éléments extrêmement importants et c'est précisément un excellent exemple du genre d'enquête dont nous avons chargé, pour notre compte, le nouvel inspecteur général de la sécurité dans les transports. C'est la raison pour laquelle nous avons créé cet office, justement pour lui permettre de creuser un peu toutes ces procédures.

M. Turner: Lorsqu'un représentant officiel monte dans une locomotive, fait-il partie de l'équipage?

M. Mulder: Je ne connais guère le détail des méthodes d'exploitation.

Le président: Nous ne vous entendons pas, monsieur Mulder.

M. Mulder: Je ne connais pas les détails des méthodes d'exploitation et je ne puis pas vous dire qui fait ou ne fait pas partie de l'équipage.

M. Turner: Dans quelle mesure un représentant officiel peut-il monter à bord et dire au mécanicien d'enfreindre les règlements en faisant ceci ou cela? Lorsqu'un convoi est en marche, personne n'est censé parler au mécanicien et pourtant, nous savons fort bien qu'il y a de plus en plus de mécaniciens qui sont retirés du service.

Le président: Monsieur Turner, pour rendre justice à nos témoins—je sais à quel point cette question vous tient à coeur et je ne voudrais certainement pas en sous-estimer l'importance—je dois vous rappeler que nous allons entendre les représentants de VIA rail et du CN cette semaine et la semaine prochaine et que vous auriez peut-être davantage intérêt à poser ces questions de détails à ce moment-là, ou encore à les réserver pour les représentants de la CCT lorsque nous les entendrons. Cela dit, vous avez la parole.

M. Turner: Monsieur le président, j'imagine que le ministre des Transports qui a la charge des compagnies aériennes et des compagnies de chemins de fer de notre pays et qui est responsable lorsque quelque chose se produit devrait bien savoir ce qui se passe. Nombreux sont les employés des chemins de fer qui sont très inquiets de la situation actuelle. Il y a eu beaucoup de changements depuis à peu près un an. Plus personne ne sait qui sont les responsables et ce qu'on est censé faire lorsque quelqu'un monte à bord d'une locomotive. Il est évident qu'on continue à respecter les signaux et les consignes de sécurité, mais compte tenu de toute cette incertitude qui règne, personne ne sait qui est en fin de compte responsable, où réside le pouvoir d'intervention. C'est une question que ces gens m'ont demandé de vous poser, monsieur. Je vous remercie.

M. Axworthy: Monsieur le président, c'est effectivement une question importante et je vais m'efforcer de trouver les réponses et de les communiquer directement à M. Turner. Si une intervention s'impose, nous allons intervenir.

Le président: D'accord, je vous remercie, monsieur Turner.

Il me reste trois noms sur ma liste, ce sont dans l'ordre M. Hovdebo qui terminera le premier tour de questions, suivi par

[*Texte*]

Mazankowski and Mr. Nowlan. If we limit ourselves to the 10 minutes we will have time—and Mr. Benjamin; that is right. We might go to 6.10 p.m. and we would have time to hear everybody. We will try anyway.

Mr. Hovdebo, please.

Mr. Hovdebo: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Minister, I have a couple of very short questions, I think. Both are dealing with life after Crow as far as the prairie is concerned.

The first one has to do with rail line abandonment. In the last month you have announced the abandonment of several rail lines in Saskatchewan. One of the commitments that was made to the farmers in the west during the Crow debate was that the rail transportation of grain would be improved. Still, one of the first things you have done was announce the abandonment of several rail lines, one of those being in my constituency. Would you comment on that, please?

Mr. Axworthy: Mr. Chairman, to be fair, we had a number of appeals before us and we retained some of the lines and put them in the permanent network. There are two lines, I believe, in southern Saskatchewan, Gravelbourg and Shamrock, I guess. Based upon the best information we have, including the other lines in the network could not be justified simply because they did not have the volume to require or recommend them.

I did, however, meet with a delegation last Monday in Regina from the municipality of Laird, who made recommendations on the Carlton subdivision. I indicated to them that I would undertake a further review of that and I would have a member of my office . . . that massive office I have—go out and take a look at that particular problem so we could give an on-the-ground good community response, which is the service we try to provide.

Mr. Hovdebo: I appreciate very much the fact that you have made that commitment to take a good look at the Carlton subdivision. However, I would also like to point out that the principle of that particular recommendation for abandonment bothers us, particularly since that subdivision had had two hearings over the years, one as late at 1982, and it was recommended by the Canadian Transport Commission to be retained. The fact that it was used less than it probably should have been had nothing to do with the amount of grain that is available in those communities. The concern is the principle of accepting CTC recommendations, first of all, when they are made and, secondly, the taking out of the recommended network.

[*Traduction*]

M. Mazankowski et M. Nowlan. Si nous nous en tenons aux dix minutes individuelles, nous aurons le temps—et aussi M. Benjamin, vous avez raison. Nous pourrions poursuivre jusqu'à 18h10, ce qui devrait nous donner le temps d'écouter tout le monde. Nous allons faire notre possible.

Monsieur Hovdebo, c'est à vous.

M. Hovedebo: Je vous remercie, monsieur le président.

Monsieur le ministre, j'aurais une ou deux toutes petites questions à vous poser qui portent l'une comme l'autre sur le sort qui attend les Prairies maintenant que la nouvelle Loi sur le Nid-de-Corbeau a été adoptée.

Je commencerai par la désaffectation de certaines voies. Depuis un mois, vous avez annoncé que plusieurs voies allaient être désaffectées en Saskatchewan. Pourtant, pendant toute la durée du débat sur le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau, le gouvernement s'était notamment engagé auprès des agriculteurs à améliorer le réseau ferroviaire utilisé pour le transport céréalier. Cela ne vous a toutefois pas empêché d'annoncer presque immédiatement la désaffectation de plusieurs voies, dont l'une se trouve dans ma circonscription. Qu'auriez-vous à dire à ce sujet?

M. Axworthy: Monsieur le président, je me dois par souci d'équité de préciser qu'un certain nombre d'appels ont été interjetés et que nous avons conservé certaines de ces voies en les intégrant dans notre réseau permanent. Il y a je crois dans la partie sud de la Saskatchewan deux lignes, celle de Gravelbourg et celle de Shamrock, si je ne me trompe pas. D'après les renseignements dont nous disposons, les lignes dont vous faites état n'auraient pas pu continuer à faire partie du réseau en raison d'une fréquence d'utilisation insuffisante, ce qui nous interdisait d'en recommander le maintien.

Cela étant dit, j'ai rencontré lundi dernier à Regina une délégation de l'agglomération de Laird qui était venue formuler des recommandations à propos de la voie secondaire de Carlton. J'ai dit à ces gens que j'allais étudier une nouvelle fois la question et qu'un de mes collaborateurs—et vous savez que j'en ai beaucoup—allait se rendre sur place pour étudier le problème afin que nous puissions apporter une réponse satisfaisante et bien fondée, c'est-à-dire précisément le genre de service que nous nous efforçons de fournir.

M. Hovdebo: Je vous remercie beaucoup de vous être engagé à rouvrir le dossier de la ligne de Carlton mais j'aimerais également vous signaler que le principe sous-jacent à la recommandation qui avait été formulée de désaffecter ces voies nous inquiète beaucoup, d'autant plus que cette voie secondaire avait fait déjà l'objet de deux audiences, la dernière remontant à 1982, et que la Commission canadienne des transports en avait effectivement à l'époque recommandé le maintien. Le fait que cette voie a connu une fréquence d'utilisation inférieure à la normale n'avait en réalité absolument aucun rapport avec le volume céréalier qui existe dans ces agglomérations. Le principe qui compte c'est que les recommandations de la CCT doivent être acceptées dès lors qu'elles sont formulées, et ce qui nous inquiète c'est qu'elles ne le sont justement pas.

[*Text*]

Could you give us some commitment that that kind of approach will not be used and a number of others that are still up, not only in Saskatchewan but in the three Prairie provinces?

Mr. Axworthy: Mr. Chairman, I am not sure Mr. Hovdebo was in the room when I indicated to his colleague Mr. Benjamin that we are taking a brand new look at the branch line rehabilitation program, and I believe he will be quite pleased at the results of that in terms of the kind of initiatives we will be taking to ensure that a large part—virtually all parts—of the permanent network would have work done on it. The question of what judgment is made in relation to the appeals that come forward is really done on the grounds of looking at volume and at alternative delivery. In the particular case of the Carlton subdivision, as he himself said, there was a very low volume and there appeared to be very good alternative road systems. However, the municipality of Laird delegation pointed out some further evidence that might contradict that, or change that assessment. That is why I said we would do a further review.

• 1735

I think we still have to retain the right of making those judgments, because part of the whole process is to get higher efficiencies, rather than spending, as I think it was estimated, $8 million for the upgrading of the Carlton subdivision. That is a very substantial amount of money for a very small piece of line. That is the kind of judgment we have to try to make to get the maximum value for the dollars we have.

Mr. Hovdebo: The credibility of the CTC, of course, is another factor in that particular situation.

My second question, Mr. Chairman, is about the MCRs for rapeseed travelling east of Thunder Bay. There has been considerable controversy about this. Again, one of the promises, I suppose, made during the Crow discussions was that all these changes regarding the transportation would increase the amount of industrialization and the amount of processing that we could do in the west. If the minimum compensatory rates east of Thunder Bay are withdrawn, many of our crushing plants in western Canada will be borderline, as far as selling to the Maritimes and the eastern markets is concerned. Could you comment on exactly where we stand on that and what we can hope for in the future on it?

Mr. Axworthy: Mr. Chairman, we have been taking a very careful look at what to do about the MCRs. I think it is clear that, because of the altered nature of the legislation, the Western Grain Transportation Act, it somewhat changed the perspective of the original position taken, which was that the MCRs would be phased out. We have received delegations from western crushers, who make the case that the MCRs are

[*Translation*]

Pourriez-vous vous engager à ne pas recourir à la même tactique dans tous les autres cas de ce genre, pas seulement en Saskatchewan, mais dans toutes les provinces des Prairies?

M. Axworthy: Monsieur le président, M. Hovdebo n'était pas là, je crois, lorsque j'ai signalé à son collègue M. Benjamin que nous envisagions sous un jour tout nouveau le programme de rétablissement des voies secondaires, et il sera j'imagine très heureux des résultats obtenus à cet égard, c'est-à-dire des initiatives que nous allons entreprendre pour qu'une tràs grande partie, voire la quasi totalité, du réseau ferroviaire permanent fasse l'objet des travaux qui s'imposent. Maintenant, pour ce qui est de l'issue des appels qui ont été interjetés, il est certain que les jugements seront fonction du degré d'utilisation et de l'existence éventuelle d'autres modes de transport. Dans le cas précis de la voie secondaire de Carlton, comme il l'avait lui-même dit, cette voie était très peu utilisée et se doublait d'un système routier semble-t-il fort bon. Toutefois, la délégation de la municipalité de Laird est venue avancer de nouveaux éléments qui semblaient le contredire ou du moins ajouter une nouvelle perspective à la situation et c'est la raison pour laquelle j'ai dit que nous allions rouvrir le dossier.

Je pense néanmoins que nous devons conserver le droit de porter ces jugements car toute l'opération vise après tout en partie à améliorer l'efficacité du réseau plutôt que de dépenser 8 millions de dollars, c'est je crois le chiffre qui avait été avancé, pour moderniser la voie secondaire de Carleton. Vous conviendrez qu'il s'agit d'une dépense bien importante pour une aussi petite voie. Voilà le genre de jugement que nous devons être capable de porter pour essayer d'optimaliser notre budget.

M. Hovdebo: Il n'empêche qu'en l'occurrence la crédibilité de la CCT est un facteur supplémentaire.

Ma seconde question, monsieur le président, porte sur les TCM applicables au colza en transit à l'est de Thunder Bay. La question a suscité énormément de controverses, vous le savez et, ici également, l'une des promesses qui avait été faite à l'occasion du débat sur le tarif du Nid-de-corbeau avait été que tous ces changements qui se produisaient dans le secteur du transport ferroviaire auraient pour effet d'intensifier l'industrialisation et de favoriser l'implantation d'industries secondaires dans l'Ouest. Si les tarifs compensateurs minima à l'est de Thunder Bay disparaissent, bon nombre de nos usines de concassage dans l'Ouest vont être marginalisées et risquent de perdre leur marché des Maritimes et de l'est en général. Pourriez-vous nous dire exactement ce qu'il en est et ce que nous pouvons espérer pour l'avenir?

M. Axworthy: Monsieur le président, nous nous sommes penchés de très près sur le sort des TCM et il est je crois évident, du fait que la législation, la Loi sur le transport des grains dans l'Ouest, a changé, que le contexte de la première prise de position a lui aussi légèrement évolué, cette prise de position qui prévoyait à l'origine que les TCM seraient abolis. Nous avons entendu les représentants de l'industrie du

[*Texte*]

essential for their market. We have also received, equally, delegations from the Ontario market, crushers who say that the MCRs should be phased out because it is central to their survival. It is very difficult to reconcile, but the Minister of Agriculture and I presently are trying to work out what would be an acceptable solution or response to that.

I hope to be able to go to Cabinet in a matter of a week or two to have them use their best judgment on it, but we do have it under advisement. We realize it is an important decision to make. I hope we will be able, again, to have a Cabinet decision before the end of February.

Mr. Hovdebo: I would point out that most of that rapeseed is grown in the west and that a number of these plants will be detrimentally affected by such an operation. The commitment was made by the government that the passing of Bill C-155, the Western Grain Transportation Act, would increase the processing of western products in the west.

Mr. Axworthy: Mr. Chairman, just to make sure we know the full context, the new statutory rate and the provisions of that subsidized rate are available for the movement of canola within the western division. The judgment is that that, in itself, provides a fairly major economic boost, particularly for the export market. However, we are looking very carefully at the evidence that was given to us by the western crushers to determine what might be an acceptable level of support in order to continue their ability to supply eastern markets. I certainly agree with your comment, the fact that that is where it is grown and, therefore, there should be an available market for it. But, as I say, I do not have a final answer. I would hope that we could have Cabinet address itself to that issue this month.

• 1740

Mr. Hovdebo: I would just like to make one more point, Mr. Chairman.

The canola has been moving at the Crow rate and was moving at the Crow rate before, but also it must be recognized that during the next three years the freight is going to increase between the grower and Thunder Bay as well so that a decision now to withdraw the minimum compensatory rates would be disastrous even after August 1.

Mr. Axworthy: Mr. Chairman, again I do not argue with the assessments made by Mr. Hovdebo. We are trying to reconcile the very clear different points of view and the very strong representations we have received by crushers and authorities in western Canada versus those in the Province of Ontario, and

[*Traduction*]

concassage dans l'Ouest qui nous ont affirmé que ces tarifs leur étaient indispensables s'ils voulaient préserver leur marché. Nous avons également entendu les délégations de l'industrie ontarienne qui nous ont prétendu le contraire, affirmant que ces tarifs devaient être abolis et que c'était la condition de leur propre survie. Il est donc fort difficile de ménager la chèvre et le chou, mais le ministre de l'Agriculture et moi-même nous efforçons actuellement d'élaborer une solution acceptable pour les deux camps.

J'espère pouvoir, d'ici une semaine ou deux, soumettre le contentieux au Cabinet pour qu'il puisse trancher avec toute la sagesse possible, mais pour vous répondre, effectivement nous avons pris le dossier en délibéré. Nous savons que c'est une décision extrêmement importante et j'espère, je le répète, pouvoir obtenir une décision du Cabinet avant la fin du mois de février.

M. Hovdebo: Je dois vous signaler que le colza pousse surtout dans l'Ouest et qu'une bonne partie de l'industrie du concassage est appellée à souffrir de la décision qui a été prise. Le gouvernement s'était engagé à ce que l'adoption du projet de loi C-155, la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, ait pour effet de renforcer dans l'Ouest les industries de transformation des produits originaires de l'Ouest.

M. Axworthy: Monsieur le président, pour être bien sûr d'avoir tous les éléments de la question, disons que les nouveaux tarifs statutaires et les dispositions afférentes s'appliquent au transport du canola sur le territoire de la division de l'Ouest. Nous avons en effet pensé que cette décision représentait à elle seule un encouragement économique non négligeable, surtout compte tenu des marchés d'exportation. Cela dit toutefois, nous nous penchons avec beaucoup d'attention sur les éléments que nous ont fournis les représentants des usines de concassage de l'Ouest afin de déterminer le niveau de soutien éventuel qui pourrait leur permettre de continuer à desservir les marchés de l'Est du pays. Je suis évidemment d'accord avec vous, c'est dans l'Ouest que pousse le colza et il est certain que ce colza devrait pouvoir trouver des débouchés quelque part. Mais, comme je l'ai déjà dit, nous n'avons pas encore tranché en dernier ressort et j'espère que le Cabinet pourra s'en occuper ce mois-ci.

M. Hovdebo: J'aimerais dire encore quelque chose, monsieur le président.

Le transport du canola se fait au tarif du Pas du Nid-de-Corbeau et se faisait ainsi auparavant, mais il faut également reconnaître qu'au cours des trois prochaines années, il y aura davantage de cette marchandise à transporter entre le lieu de la culture et Thunder Bay. En conséquence, si l'on décidait de ne pas retirer les tarifs minimaux d'indemnisation, cela aurait des conséquences désastreuses, même passé le 1er août.

M. Axworthy: Monsieur le président, encore une fois, je n'ai rien à redire aux évaluations de M. Hovdebo. Nous nous efforçons de concilier les points de vue très divergents et les doléances de deux parties, d'une part ceux des concasseurs et des autorités de l'Ouest, d'autre part ceux des porte-parole de

[*Text*]

we are trying to find something that would be able to accommodate both their market requirements.

The Chairman: Thank you, Mr. Hovdebo.

I will just point out for the record that MCR is minimum compensatory rate.

Now Mr. Gustafson is back so we will hear from him. Ten minutes, Mr. Gustafson.

Mr. Gustafson: Thank you, Mr. Chairman.

Most of my questions, Mr. Minister, relate to the portion that you addressed relating to grain handling and transportion direction. You say that you are going to spend $3.2 billion over the next four years on branch line areas, the branch line rehabilitation program on page 29. Yet at the same time what seems to be happening, at least in my riding, is that you have indicated that you are going to abandon . . .

Mr. Axworthy: I think the full phrasing is $3.2 billion for branch line rehabilitation to procure additional hopper cars and to pay the Crow benefit.

Mr. Gustafson: Yes.

Mr. Axworthy: That is not just for branch lines. I just want to correct that.

Mr. Gustafson: Yes, but it is clearly indicated that there are expenditures there for upgrading and improving branch lines.

Mr. Axworthy: Yes. Sure.

Mr. Gustafson: Now, the point I want to make is that there is a clear indication that the opposite is happening. In my riding alone from Coronach to Big Beaver, it is indicated that you are abandoning 20 miles of rail. In the subdivision from Avonlea to Perry, you are abandoning 29-point-some miles of rail.

I can indicate to you, Mr. Minister, that the farmers are very, very concerned about this. In view of the move that this government has taken with regard to the Crows Nest rate; the increased freight rate that farmers are going to be paying; the rates as well of the national energy policy, which, I think, are quite evidently in terms of $1 a gallon, and those relate themselves in transportation costs if the farmers have to deliver grain those additional miles . . .

The point I am making is that there seems to be a complete contradiction between what seems to be a political statement here and what in fact is happening out in the field, at least in my riding.

Have you looked at these specific lines? Are you willing to take another look at them? I can tell you, as you know through correspondence, that we are getting a great deal of pressure from these communities, at least in my riding. We have sent that correspondence on to the Minister, and I would like to

[*Translation*]

l'Ontario, et nous nous efforçons de trouver quelque chose qui répondrait aux besoins de ces deux marchés différents.

Le président: Merci, monsieur Hovdebo.

A titre de renseignement, M.C.R. représente *minimum compensatory rate* (tarif d'indemnisation minimal).

Étant donné que M. Gustafson est de retour, nous allons lui accorder la parole. Monsieur Gustafson, vous avez dix minutes.

M. Gustafson: Merci, monsieur le président.

Monsieur le ministre, la plupart de mes questions portent sur les propos que vous avez tenus sur la manutention et le transport du grain. À cet égard, vous annoncez que vous allez dépenser 3.2 milliards de dollars au cours des quatre prochaines années, au titre du programme de remise en état des voies secondaires, tel qu'indiqué à la page 29. Or, vous annoncez du même coup, tout au moins dans ma circonscription, que vous allez abandonner . . .

M. Axworthy: Je crois qu'il importe de préciser que les 3.2 milliards de dollars accordés au titre de la remise en état des voies secondaires le sont afin de mettre en service des wagons-trémies supplémentaires et d'absorber les coûts liés au Pas du Nid-de-Corbeau.

M. Gustafson: Oui.

M. Axworthy: Ce programme n'englobe donc pas seulement la question des voies secondaires. Je tiens à corriger cette impression.

M. Gustafson: Oui, mais le programme comporte tout de même des postes conçus précisément pour remettre en état et améliorer les voies secondaires.

M. Axworthy: Oui, c'est certain.

M. Gustafson: Or, je voulais souligner que c'est précisément le contraire qui est en train de se produire. Dans ma seule circonscription, de Coronach jusqu'à Big Beaver, on a annoncé que 20 milles de rails seront mis hors service. Dans la région s'étendant de Avonlea à Perry, c'est un peu plus de 29 milles de rails qu'on abandonne.

Monsieur le ministre, je vous assure que les agriculteurs sont très, très préoccupés par cela. Ils le sont en raison des mesures prises par ce gouvernement au sujet du tarif du Pas du Nid-de-Corbeau, en raison des frais de transport plus élevés qu'ils devront payer ainsi que des tarifs liés à la politique énergétique nationale, qui s'établissent à 1$ le gallon, car ces derniers tarifs se répercutent sur les frais de transport lorsque les agriculteurs doivent livrer leurs céréales à des milles plus loin . . .

Là où je veux en venir, c'est qu'il semble y avoir une nette contradiction entre l'énoncé de cette grande orientation ici et ce qui se passe vraiment sur le terrain, tout au moins dans ma circonscription.

Avez-vous étudié les voies secondaires en question? Êtes-vous disposé à réexaminer le dossier? Je puis vous assurer que nous faisons l'objet de très fortes pressions de la part de ces collectivités, enfin tel est le cas dans ma circonscription. D'ailleurs, vous êtes probablement au courant de cela grâce

[*Texte*]

hear from the Minister just exactly what his intentions are in this regard.

Mr. Axworthy: Mr. Chairman, we have committed well over $1 billion to branch line rehabilitation, clearly earmarked for the upgrading of the permanent network. The judgment constantly has to be made as to what constitutes a valid continuation of a line.

• 1745

I certainly recognize that it can be a very wrenching experience. But you also have to take into account other factors, such as the availability of other delivery points on a road system that may be a substantially less costly alternative than investing millions of dollars in a subdivision improvement.

However, I think what we had to address was how could we get the maximum use of the remaining some $575 million applied to the lines that are as yet unimproved but are still part of the permanent network. That is the reason I entered into some new negotiations with the railroads. I have not completed those yet, but we are looking at a fixed-cost contract arrangement that would provide assurances for completion or upgrading on most of the permanent network as it now exists.

As for the judgments on individual subdivisions or lines themselves, those will have to continue through the normal process. I am trying to clear away most of the appeals that are on my desk. I think of the six that were before me, we incorporated three and let three be abandoned. So it is not a universal policy. We try to base it on the best evidence we have and make those assessments according to the information that is available.

Mr. Gustafson: The whole matter of transportation, of course, raises the ability of farmers to pay, and to pay for the additional costs that the transportation is adding on to their responsibility. The western grain stabilization has been raised a number of times and there has been no specific news coming from the government that I have heard of about changes and how you deal with a situation that is so important to the cashflow of farmers. I believe in answer to a question that I raised in the House back in October you suggested there might be an appropriate time for some action. Is that time forthcoming shortly, or where are we in timing and what will the decisions be?

Mr. Axworthy: Mr. Chairman, I certainly believe the time is appropriate, and I know that my colleague, the Minister of State for the Wheat Board, is presently preparing proposals that would go to Cabinet relating to the Western Grain Stabilization Fund. I cannot give Mr. Gustafson an exact time when it will be coming out, because we have a pretty full agenda, but I think the government is sensitive to that requirement and we will move on it as quickly as we can get it through the system.

[*Traduction*]

aux lettres que nous avons fait parvenir au ministre. J'aimerais donc qu'il nous dise ce qu'il envisage de faire à cet égard.

M. Aworthy: Monsieur le président, nous avons engagé bien plus d'un milliard de dollars à la remise en état des voies secondaires, dans le cadre de l'amélioration du réseau permanent. Nous devons décider en permanence s'il est justifié de maintenir certaines voies en service.

Je me rends bien compte que tout cela peut être très pénible. Cependant, il faut également tenir compte d'autres facteurs, comme l'existence d'autres points de livraison sur un réseau routier, et dont l'utilisation peut revenir beaucoup moins cher que les millions de dollars nécessaires pour améliorer le service d'une subdivision.

Cela dit, ce qu'il fallait faire, c'était de voir comment tirer le meilleur parti du solde de 575 millions de dollars affectés aux voies qui n'ont pas encore été améliorées mais qui font toujours partie du réseau permanent. C'est du reste pour cela que j'ai engagé de nouvelles négociations avec les chemins de fer. Cette étape n'est pas encore terminée mais nous envisageons d'en arriver à un contrat à coût fixe qui garantirait la construction ou l'amélioration de la plupart des voies faisant partie du réseau actuel.

Pour ce qui est des décisions à prendre au sujet de subdivisions données ou de voies précises, elles continueront à relever du processus normal. Pour ma part, je m'efforce d'en terminer avec la plupart des appels encore en instance. Sur les six qui m'ont été soumis, nous en avons fusionné trois et abandonné les trois autres. Il n'y a donc pas de grande orientation universelle à cet égard. Nous nous efforçons de fonder nos décisions sur les faits les plus sûrs possible et tous les renseignements disponibles.

M. Gustafson: Bien entendu, la question des transports entraîne la question des capacités de paiement des agriculteurs, car les coûts supplémentaires du transport s'ajoutent aux obligations qu'ils assument déjà. La stabilisation des grains de l'Ouest a été haussée à quelques reprises, et je ne sache pas que le gouvernement ait annoncé des modifications pour bientôt. Je me demande donc comment on peut tenir compte d'une situation qui a de telles répercussions sur les liquidités des agriculteurs. Cependant, je crois, en réponse à une question que je vous ai posée à la Chambre au mois d'octobre, vous avez répondu qu'il faudra peut-être songer à faire quelque chose à un moment donné. Ce moment approche-t-il, enfin où en sommes-nous et quand prendra-t-on ces décisions?

M. Axworthy: Monsieur le président, le moment me paraît certainement venu, et d'ailleurs, mon collègue, le ministre d'État chargé de la Commission canadienne du blé, est en train de préparer des propositions relatives à la Caisse de stabilisation du grain de l'Ouest, qui seront soumises au Cabinet. Je ne suis pas en mesure d'indiquer à quelle date précise ces propositions seront publiées car notre calendrier de travail est assez chargé, mais le gouvernement est sensible à ce besoin et nous agirons le plus vite possible.

[*Text*]

Mr. Gustafson: A question that would be somewhat supplementary to my first question. You mentioned the fact that hopper cars were mentioned here. I noticed the other day that coming from the advisory wheat board committee, they recommend that the Minister should be looking at the purchasing of some 1200 additional cars. Have you given that any consideration, and is that part of your planning? What have you in mind in that regard?

Mr. Axworthy: Yes, Mr. Chairman, we are addressing that issue right now, and again, we will be making announcements on that momentarily.

The Chairman: Thank you, Mr. Gustafson.

That completes the first round. I have three members on the second round, and if members could limit themselves to 10 minutes, I think we could squeeze everybody in before the adjournment.

Mr. Mazankowski, please.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, on the minimum compensatory rates, an issue that was raised by Mr. Hovdebo, could I ask the Minister whether he is proposing to reinstate the MCRs, or is he proposing to bring forth some sort of compromise that was advanced by the Canola Crushers of Western Canada, where they recommended the continuation of MCRs on western canola oil and meal moving east of Thunder Bay and at the same time according a preferential freight rate to eastern soybean and canola crushers for exports from eastern ports?

Are you in a position to tell this committee what your recommendations are? I think it is fair to say that under the new regime, considering the trade-off, the western canola crushing industry will end up with a freight bill that is probably $2 million more than it has had in the past. So some of these so-called beneficial results that you referred to in your earlier remarks are not coming through.

• 1750

Mr. Axworthy: Mr. Chairman, again let me clarify: The rates have not been removed, they are still in place. It is not a matter of reinstituting them, they are still there. We would have to make a decision, an Order in Council, to remove them. That was given as an objective, or a principle, by my predecessor, based upon the outlines of the initial proposals of the legislation. Considering that the method of payment was changed and that it may have a more negative effect on the ability for processing, we decided to review it. That is what the Minister of Agriculture and I are doing.

At the same time, I think, Mr. Mazankowski, you would recognize that it is an issue on which there is a difference of opinion between Ontario and western Canada. We have had very strong and uncompromising positions taken by both crushers and provincial governments in those two regions.

[*Translation*]

M. Gustafson: J'aimerais maintenant poser une question supplémentaire quelque peu liée à ma première. Vous avez mentionné les wagons-trémies. Or, après avoir siégé au sein du Comité consultatif de la Commission canadienne du blé, je me suis rendu compte qu'il recommandait au ministre d'envisager l'achat d'environ 1200 wagons supplémentaires. Avez-vous songé à cela, et une telle éventualité s'insère-t-elle dans votre projet? À quoi songez-vous à cet égard?

M. Axworthy: Oui, monsieur le président, nous sommes précisément en train de nous occuper de cette question et, encore une fois, nous avons quelque chose à annoncer d'ici peu de temps.

Le président: Merci, monsieur Gustafson.

Le premier tour est maintenant terminé. Il y a déjà deux membres inscrits au second, et je les prierai de se limiter à 10 minutes, ce qui me permettra peut-être de permettre à tout le monde d'intervenir avant de lever la séance.

Monsieur Mazankowski, à vous la parole.

M. Mazankowski: Monsieur le président, au sujet des tarifs d'indemnisation minimale, question déjà soulevée par M. Hovdebo, j'aimerais que le ministre nous dise s'il a l'intention de rétablir ces derniers ou plutôt d'appliquer le compromis proposé par les *Canola Crushers of Western Canada*, (concasseurs de canola de l'Ouest canadien.) Ces derniers ont recommandé qu'on maintienne les tarifs d'indemnisation minimale pour ce qui est de l'huile et de la farine de canola de l'Ouest, pour ce qui est des trajets à l'est de Thunder Bay, tout en accordant en même temps un tarif de transport de marchandises préférentiel aux concasseurs de fèves de soja et de canola de l'Est, au titre de l'exportation depuis les ports de l'Est.

Êtes-vous en mesure de révéler vos recommandations à notre Comité? Je crois qu'il n'est pas excessif d'affirmer que le nouveau régime de transport imposera des frais supplémentaires de 2 millions de dollars à l'industrie de concassage du canola de l'Ouest. Ainsi, certains de ces avantages que vous mentionniez tout à l'heure ne se concrétisent pas.

M. Axworthy: Monsieur le président, permettez-moi de préciser encore une fois: les tarifs n'ont pas été supprimés, ils existent toujours. Il ne s'agit pas de les rétablir, ils sont toujours là. Pour les supprimer, il faudrait un décret du gouverneur en conseil. Cela était un des objectifs, ou un des principes indiqués par mon prédécesseur, sur la base des propositions initiales du projet de loi. Étant donné que le mode de paiement a été modifié et qu'il est susceptible d'avoir des conséquences plus négatives sur les transformateurs, nous avons décidé de revoir la question. C'est précisément ce que le ministre de l'Agriculture et moi-même faisons en ce moment.

Il faut bien savoir également, monsieur Mazankowski, que cette question fait l'objet de divergences entre l'Ontario et l'Ouest du Canada. Les producteurs aussi bien que les gouvernements provinciaux ont pris là-dessus des positions très fermes et contradictoires et il n'est pas si facile de résoudre ces

[*Texte*]

Sometimes it is not so easy to reconcile those differences, but we will be going to Cabinet very shortly with a proposal, which I hope will be acceptable. I hope we can make a final decision on that, as I said, before the end of this month.

Mr. Mazankowski: I recognize the different points of view, that is precisely why I asked the question. I asked you specifically whether, in terms of your own position, you were in favour of the retention of the MCRs or were looking at the compromise proposal that was advanced by the canola crushers. Have you looked at that proposition; have you considered it at all?

Mr. Axworthy: Mr. Chairman, I think Mr. Mazankowski, as a Privy Councillor, would recognize that, as a member of a Cabinet, it is a collegial decision. I am must work in that context. Certainly, I am very sensitive to what western crushers are saying. I have met with them several times and have worked with them. But I would have to abide by Cabinet decisions and, as a member of that Cabinet, work within that system. What my personal point of view is, at this point in time, does not matter; it is ultimately what the Cabinet decides. I think, as a Cabinet, we are certainly very conscious—as I said to Mr. Hovdebo—of the seriousness of the concern of western crushers and I can assure you that their concerns are being well represented.

Mr. Mazankowski: But, specifically, have you considered and looked at their proposal?

Mr. Axworthy: Yes, we have.

Mr. Mazankowski: Does it merit consideration? Is it a valid proposition that could resolve the issue?

Mr. Axworthy: We have certainly looked at it and it is certainly valid, but I would also point out that the other set of arguments is, from their perspective, equally valid. It is one of those cases where there are very conflicting views as to what the impacts will be and what the outcomes will be. That is the difficulty; there is no common base of judgment as to what the result will be if the MCRs are phased out.

I think there could be a way, however, of finding an answer to it. Again, I wish I could report to the committee a successful resolution, but we are a couple of weeks short of that.

Mr. Mazankowski: Another one of the problems that has been created as a result of the passage of Bill C-155 has to do with the trucking industry on the Prairies that was previously engaged in the movement of specialty crops, and relied upon the movement of specialty crops as an effective back haul to the movement of forest products—the hauling of forest products to the west and the movement of specialty crops from east to west. The dislocation that this has caused is a result of the inclusion of these specialty crops. You not only have the trucking industry suffering severe dislocation, but you have the forestry industry and other industries who relied upon the trucking industry for that service not very happy about the fact that they are not able to deliver the goods as effectively as they did heretofore.

I know that there have been representations made to you. The representations are increasing. You have responded by

[*Traduction*]

divergences. Nous allons soumettre une proposition au Cabinet d'ici peu qui devrait être acceptable, je l'espère. Je souhaite qu'une décision finale puisse être prise avant la fin du mois.

M. Mazankowski: J'ai conscience des divergences de vues et c'est précisément pourquoi j'ai posé la question. Je vous ai demandé si vous-même êtes en faveur du maintien des tarifs d'indemnisation minimale ou bien si vous envisagez d'adopter la solution de compromis proposée par les fabricants de canola. Avez-vous examiné cette proposition?

M. Axworthy: Monsieur le président, je crois que M. Mazankowski, en tant que conseiller privé, reconnaîtra qu'une décision du Cabinet doit être collégiale. Je dois travailler dans ce contexte. Je suis certainement très ouvert à tout ce que disent les producteurs de l'Ouest, je les ai rencontrés à plusieurs reprises et je collabore avec eux. Je dois toutefois respecter les décisions du Cabinet et, en tant que membre du Gouvernement, me plier à ce système. Peu importe donc mon point de vue personnel, ce qui compte c'est la décision du Cabinet. Celui-ci est très conscient de la gravité des problèmes que rencontrent les producteurs de l'Ouest, ainsi que je l'ai déjà dit à M. Hovdebo, et je peux vous donner l'assurance que leurs craintes sont bien prises en compte.

M. Mazankowski: Mais avez-vous examiné en détail leur proposition?

M. Axworthy: Oui, nous l'avons fait.

M. Mazankowski: Qu'en pensez-vous? Pensez-vous qu'elle pourrait résoudre le problème?

M. Axworthy: Nous l'avons examinée et elle n'est pas sans mérite mais il faut bien dire que les arguments contraires ne sont pas sans valeur non plus. Nous sommes là en présence de vues divergentes concernant les conséquences et les résultats d'une mesure. La difficulté est là, il n'y a pas de terrain commun qui permettrait de juger les résultats d'une suppression des tarifs d'indemnisation minimale.

Je crois cependant qu'il existe une réponse possible et je répète qu'il nous faudra attendre encore quelques semaines avant de pouvoir l'annoncer.

M. Mazankowski: L'un des problèmes qui résulte du bill C-55 se pose à l'industrie du camionnage dans les Prairies, qui assurait auparavant le transport de produits agricoles spécialisés dans un sens et de produits de la forêt dans l'autre sens. Ce système se trouve maintenant bouleversé de telle façon que non seulement les entreprises de camionnage en souffrent mais également les industries du bois et d'autres qui avaient besoin de ces camionneurs et qui ne peuvent plus livrer leur production de façon aussi efficace qu'auparavant.

Je sais que vous êtes l'objet d'interventions en nombre croissant à cet égard et vous avez répondu que la loi est très

[*Text*]

saying that the Act is pretty firm in terms of the payment of the Crow benefit. Is there a way in which this matter can be resolved? How do you propose to deal with it?

• 1755

Mr. Axworthy: Mr. Chairman, I certainly share Mr. Mazankowski's concern about the impact it is having on certain trucking firms. I have had representations from three firms that I know of. He may have additional numbers, and I would be glad to receive them.

I did have a short discussion with the owner of Motrux, when I was in Vancouver last week, and I think he has a very fair case. He did provide a very valuable service in the two-way trucking. As you know, under the Act however, we cannot reallocate money to trucking firms that is specifically set for railways.

The grain administrator has the authority to negotiate with trucking firms for the provision of services. At this point in time he does not have any money to negotiate with. However, I have asked my department to prepare some options for me as to what we might do, and again, when I meet with the Senior Grain Transportation Committee in Winnipeg at the end of the month, we will raise this matter and see if we can find some resolution, but it is also tied in with the kind of funding available we can draw from other resources.

So I would say that if members of the committee have further examples, aside from the three I have already saved, I would certainly be glad to deal with them and have my office meet with the parties involved.

Mr. Mazankowski: But is it not true, Minister, that if the speciality crops were moved by truck it would reduce the amount of subsidy that would have to be paid to the railroads? In terms of net dollars, it is really a trade-off, and so to the effect that these items would continue to move by truck it would reduce the aggregate of the Crow benefit.

Having regard to that, previously there was a special program arranged for the support of the rapeseed crushing industry to counterbalance the effect of the Crow, would you not consider something like that to be appropriate until such time as this whole matter might be examined in a legislative forum, because you not only provide dislocation to the trucking industry but, we all admit, there is a capacity problem on westbound traffic on the rails as it is? And so you are further aggravating that problem and really dislocating a trucking industry and denying customers of the kind of service they were offered heretofore.

Mr. Axworthy: Mr. Chairman, I do not have an argument with either Mr. Mazankowski's mathematics or his assessment. I think that is one of the anomalies we are facing. But the legislation is quite clear, we can only pay railways at this present point in time. But I think you are quite right, there are savings encountered by a replacement through trucking.

[*Translation*]

ferme en ce qui concerne le paiement de la subvention du Nid-de-Corbeau. Y a-t-il un moyen de résoudre ce problème et de quelle façon comptez-vous le faire?

M. Axworthy: Monsieur le président, je partage sans aucun doute la préoccupation de M. Mazankowski concernant les conséquences que subissent certaines entreprises de camionnage. Trois d'entre elles m'ont saisi de la question mais il y en a peut-être d'autres qui ont contacté le député et que je serais heureux de recevoir également.

J'ai eu un bref entretien avec le propriétaire de Motrux à Vancouver la semaine dernière et il a de bons arguments à faire valoir. Il assurait un service très utile de transport dans les deux sens. Cependant, comme vous le savez, la loi ne nous permet pas d'allouer à des entreprises de camionnage des fonds qui sont réservés aux compagnies ferroviaires.

L'administrateur du grain a le pouvoir de négocier avec les entreprises de camionnage la fourniture de services. Cependant, il n'a pas de fonds pour le moment. J'ai cependant demandé à mon ministère de dégager quelques options possibles et, là encore, lorsque je rencontrerai le Comité supérieur du transport du grain à Winnipeg à la fin du mois, je soulèverai la question pour voir si nous pouvons trouver une solution, mais tout dépend des ressources financières que nous pourrons dégager sur d'autres postes.

Ainsi donc les membres du Comité connaissent d'autres exemples, en dehors des trois que j'ai déjà cités, je suis tout à fait disposé à les examiner et à demander à mes collaborateurs de rencontrer les intéressés.

M. Mazankowski: Mais n'est-il pas vrai, monsieur le ministre, que si les récoltes spéciales étaient transportées par route, cela réduirait le montant des subventions à verser aux chemins de fer? En termes nets il n'y aurait pas de changement et si ce transport continuait à être assuré par route, le total des subventions du Nid-de-Corbeau s'en trouverait réduit.

A cet égard, il existait auparavant un programme spécial d'aide à l'industrie de transformation du colza afin de contrebalancer les effets du Nid-de-Corbeau. Ne pensez-vous pas qu'il faudrait mettre en place quelque chose de semblable jusqu'à ce que toute cette question puisse être examinée au Parlement, car vous bouleversez non seulement l'industrie du camionnage mais tout le monde s'accorde à dire que la capacité de transport ferroviaire dans le sens est-ouest est insuffisante dans l'état actuel des choses? Vous ne faites qu'aggraver ce problème, vous bouleversez le secteur du camionnage et vous enlevez à ces usagers les services dont ils jouissaient auparavant.

M. Axworthy: Monsieur le président, je ne conteste ni les chiffres de M. Mazankowski ni son évaluation de la situation. C'est l'une des anomalies qui émergent mais la loi est très claire, nous ne pouvons subventionner à l'heure actuelle que les sociétés ferroviaires. Vous avez cependant tout à fait raison, en substituant le transport par route au transport ferroviaire, on peut dégager des économies.

[*Texte*]

Mr. Mazankowski: The representations mentioned in Clause 17.(4), have you looked at that in terms of working out a solution?

Mr. Axworthy: Mr. Chairman, I would not want to have a detailed examination of that, because I know it is the author of that clause who is drawing it to my attention, and he probably has a . . . We have looked at that, and we are looking at options. I hope we can find a solution, at least in the interim basis, but certainly if I could say, it would be a matter that would be of primary concern when we do the review under the Act.

Mr. Mazankowski: Even I would have to admit that I did not have the kind of foresight, at the time I proposed the amendment, that would deal with this kind of thing.

Mr. Axworthy: We share that emotion, Mr. Chairman.

Mr. Mazankowski: Boy, he does not give an inch, does he!

You talked about the beneficial results of this legislation. I would like to know, Mr. Minister, how many new jobs are going to be created as a result of this in the year 1984?

Mr. Axworthy: Mr. Chairman, I do not have the final results. I know a number of the specific projects. For example, on the Beaver Tunnel alone the tendering process will result in 1,000 initial construction jobs for that region. There are many other projects going on throughout the entire prairie area and the western region. As I said, the capital investment that we know has been committed so far is $1.1 billion. The secondary effects of that in terms of purchases of supplies and equipment would have a multiplying effect upon the job creation, but I cannot give you an exact number at this point in time until we have done further analysis.

• 1800

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, just on a point of order or privilege, I . . .

Mr. Axworthy: I am sorry, Mr. Chairman. Mr. Mulder says we should have that material at the end of the month. I will be glad to submit it to Mr. Mazankowski.

The Chairman: I would ask you to submit it to the clerk, if you would, please, Mr. Minister.

Mr. Axworthy: Yes, certainly.

The Chairman: Yes, Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, on a point of order—or perhaps it is a point of privilege—I was unavoidably absent after my questioning because I had another meeting to attend. But during the course of Mr. Deniger's participation, it is my understanding that he made reference to an exchange of correspondence that took place between myself and Mr. Roberts, the former president of VIA Rail. I would have to look at the record, but I have been told that, by implication, he suggested that in the correspondence it laid out a plan for the discontinuance of rail passenger services.

[*Traduction*]

M. Mazankowski: N'avez-vous pas songé à vous servir de l'article 17.(4) pour trouver une solution?

M. Axworthy: Je ne veux pas entrer dans les détails, monsieur le président, car je sais bien que c'est l'auteur de cet article qui me pose la question mais il a probablement . . . Nous y avons songé et nous réfléchissons aux options. J'espère que nous pourrons trouver une solution, au moins à titre provisoire, et ce sera certainement une des grandes questions dont il faudra traiter lorsque nous procéderons au réexamen prévu par la loi.

M. Mazankowski: Je dois admettre que même moi, je n'avais pas prévu ce genre de choses lorsque j'ai proposé cet amendement.

M. Axworthy: C'est un avis que je partage, monsieur le président.

M. Mazankowski: Dieu, il ne lâche pas d'un pouce!

Vous avez parlé des résultats bénéfiques de la loi. J'aimerais savoir, monsieur le ministre, combien d'emplois nouveaux vont en résulter en 1984?

M. Axworthy: Je n'ai pas les derniers chiffres, monsieur le président. J'ai connaissance de plusieurs projets particuliers et je sais notamment que la construction du tunnel Beaver va ouvrir 1,000 emplois dans la construction dans cette région. Beaucoup d'autres projets sont en cours dans toute la région des Prairies et de l'Ouest. Comme je l'ai dit, nous avons déjà engagé des investissements d'un montant de 1.1 milliard de dollars. Les effets secondaires pour ce qui est des achats d'équipement et de matériel auront un effet multiplicateur sur la création d'emplois; cependant je ne pourrais vous donner un chiffre exact avant d'avoir procédé à d'autres analyses.

M. Mazankowski: Monsieur le président, j'invoque le Règlement ou une question de privilège.

M. Axworthy: Monsieur Mulder me dit que tous ces documents seront prêts à la fin du mois et je pourrai alors les soumettre à M. Mazankowski.

Le président: Pourriez-vous les donner au greffier, s'il vous plaît, monsieur le ministre.

M. Axworthy: Certainement.

Le président: Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Monsieur le président, j'invoque le Règlement, ou peut-être est-ce une question de privilège. Il m'était impossible d'être présent au Comité après mon tour de question car je devais participer à une autre réunion. Cependant je crois comprendre que M. Deniger a fait allusion à un échange de correspondance qui a eu lieu entre moi-même et M. Roberts, l'ancien président de Via Rail. Je devrai évidemment consulter le compte rendu, mais il semblerait qu'il ait laissé entendre que mon échange de correspondance portait sur l'abandon de certains services ferroviaires de Voyageur.

[*Text*]

If I am wrong in making that assessment, perhaps he might want to correct that. But unless he has the documentation, unless he has the letters before him, I would ask him to either produce the evidence that suggests that or withdraw that comment, if it were so implied.

Mr. Deniger: On that point, of course I do not have the letter in front of me. But the Member for Vegreville and everyone on this committee knows full well that it is part of the record. It has been made public in this committee.

The reference I made was to a letter, and if I may refresh the Member's memory, it was during a question he asked the predecessor of this present Minister, Jean-Luc Pepin, who in answer to his question was reading a letter, a document. The Member himself asked that that document be made public, and only then did he realize it was correspondence between Frank Roberts, the then president of VIA, and himself.

It was in that letter that I remember—and my memory could be wrong because that was two years ago; and I will look at it, but it is already a part of the record—there was mentioned—and I am sure I am right on that—a plan of discontinuance of several passenger lines in Canada while the Member for Vegreville was Minister of Transport.

Mr. Mazankowski: For the information of the chairman and the committee, I think the hon. Member's understanding and interpretation of the letter is absolutely wrong. I would think, unless he has the letter in front of him and can outline the pertinent details which make that suggestion and make reference to that in no uncertain terms, I would think he should at least couch his terms in such a way that it would not, by inference or by implication, suggest something that was not really in accordance with the facts.

Mr. Deniger: I will look at the letter once again and I will make that conclusion myself.

The Chairman: I think that is the way we will have to leave it at the moment. I will also check the record on that, since you raised it as a question of privilege, Mr. Mazankowski, and I guess one or the other of the participants will have to raise it at the next meeting of the committee.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, on that point, the record will clearly show that during my tenure as Minister of Transport we increased our support for VIA Rail, not decreased it.

Mr. Deniger: I want to answer that, because this is a . . .

The Chairman: I will let you answer and then I am going to stop this particular exchange because . . .

Mr. Deniger: The record will also show that, during the time you were Minister, plans were being made to discontinue several lines.

Mr. Mazankowski: That is absolutely false, Mr. Chairman, and I do not think the Member has the right to make that assertion without backing it up.

[*Translation*]

Il me corrigera si je me trompe, mais à moins qu'il ne possède les preuves à l'appui, les lettres, je lui demanderai qu'il retire ses allégations, s'il les a bien faites.

M. Deniger: Je n'ai pas de lettrre devant moi, mais le député de Vegreville, comme d'ailleurs tous les membres du Comité, sait très bien que cela fait partie du dossier. Cette question est d'ailleurs de nature publique.

Quant à la référence que j'ai faite, il s'agissait d'une lettre. Je pourrais peut-être rafraîchir la mémoire du député en situant le contexte. Il s'agissait d'une question qu'il a posée au prédécesseur du ministre actuel, M. Jean-Luc Pepin qui, en réponse à sa question a lu une lettre, un document. Le député lui a demandé que ce document soit rendu public. C'est à ce moment qu'il s'est rendu compte qu'il s'agissait d'une lettre entre Frank Roberts, président de Via Rail à l'époque, et lui-même.

Je peux peut-être me tromper car tout cela se passait il y a deux ans . . . En fait cela fait partie des dossiers et je suis sûr de ne pas me tromper en disant qu'il avait été question à l'époque d'un plan d'abandon de divers services voyageurs alors que le député de Vegreville était ministre des Transports.

M. Mazankowski: Pour l'information du président et des membres du Comité, je dois dire que l'interprétation que donne l'honorable député de cette lettre est tout à fait fausse. À moins qu'il n'ait la lettre devant lui et qu'il ne puisse préciser les détails pertinents qui s'y trouveraient confirmant sa thèse, je crois qu'il devrait au moins s'abstenir de faire de telles allégations que les faits contredisent d'ailleurs.

M. Deniger: Je retrouverai la lettre et je tirerai moi-même la conclusion.

Le président: Je crois que nous devrons en rester là pour le moment. Je vérifierai également les dossiers puisque vous avez soulevé une question de privilège, monsieur Mazankowski, et je suppose que la question sera soulevée à nouveau à la prochaine séance du Comité.

M. Mazankowski: Monsieur le président, les dossiers établiront clairement que lorsque j'étais ministre des Transports, nous avons augmenté et non diminué l'assistance que nous donnions à Via Rail.

M. Deniger: J'aimerais répondre à cela car . . .

Le président: Je vous permettrai de répondre, après quoi je mettrai fin à cette discussion étant donné . . .

M. Deniger: Les dossiers montreront également que lorsque vous étiez ministre, des plans avaient été préparés afin d'abandonner certaines lignes.

M. Mazankowski: C'est tout à fait faux, monsieur le président, et je ne crois pas que le député ait le droit de faire de telles déclarations sans preuve.

[*Texte*]

The Chairman: As I said, I myself will check the record, and at the next meeting of the committee we will resolve the issue one way or the other. But without the record in front of us, I do not think any of us can resolve the issue.

Having said that, I will now move to Mr. Benjamin, followed by Mr. Nowlan.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, on the Minister's remarks regarding the Beaver Tunnel, is it not correct, if my memory serves me correctly, that within a week of the passage of Bill C-155, Canadian Pacific announced—and it was in the financial pages of *The Globe and Mail*; they put out a press release—that because of the recession and the low traffic volumes, they set back the completion date of the Beaver Tunnel two years, and that the figures being put out now by the ministry and by CP Rail are what costs will be whenever the job is finished? The figures that are put forward now give the impression that it is work that is to be done now, when it is really money that is to be spent over a period of several years. Is it not correct that Canadian Pacific announced they had set back completion of the construction of the tunnel by two years, and they did it within a week after the bill passed?

• 1805

Mr. Axworthy: Mr. Chairman, I think if my memory holds, CP announced at that time that because of the long delay in the passage of the Bill they thought the period of construction might be held up for a year or so beyond what they originally scheduled. However, clearly they have already put out for bid or tender calls, and they will start construction this spring. The latest indication I can obtain is a copy of their statement for Mr. Benjamin. They intend to have, as I read it, some 1,000 construction workers in the mountains at the beginning of this spring and summer working, and it will be a very major . . .

Mr. Benjamin: Not many of them on the Beaver Tunnel. They will be doing other things.

Mr. Axworthy: Well, Mr. Chairman, I cannot describe the exact work, but there is a lot of preparatory work in the grading and so on that has to be done prior to the actual detonation in the mountains. But there will be a lot of people working on that route. And that is only one example; there are many other projects already under way.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I would like to ask the Minister if he would be good enough to take into account a lot more seriously—and give a lot more serious consideration than has been the case in the past—to the business matter of the decisions either by the CTC or the Minister to retain or abandon a railway line. The criteria has been whether they are light or medium or heavy lines. The Canadian Wheat Board set out increased production targets for the grain producers and the grain producers have been right on target; and what was a light grain line three years ago is now a medium grain line; and what was a medium grain line is now a heavy grain

[*Traduction*]

Le président: Comme je l'ai dit, je vérifierai moi-même les dossiers et à la prochaine réunion du Comité, nous clarifierons les choses d'une façon ou d'une autre. Cependant, sans les dossiers à notre disposition, nous ne pourrons résoudre cette question.

Ceci étant dit, je donnerai maintenant la parole à monsieur Benjamin, suivi de monsieur Nowlan.

M. Benjamin: Monsieur le président, au sujet des remarques du ministre concernant le tunnel Beaver, n'est-il pas exact de dire qu'une semaine après l'adoption du bill C-155, le Canadien Pacifique a annoncé dans un communiqué, repris dans les pages financières du *Globe and Mail*, qu'étant donné la récession et le faible volume de transport, il avait décidé de reporter à deux ans la date de construction du tunnel en question? N'est-il pas exact également que les chiffres du ministère et de CP Rail représentent les coûts de construction de ce tunnel qui seront arrêtés au moment où celui-ci aura été terminé? Les chiffres donnent l'impression que le travail sera entrepris immédiatement alors qu'il s'agit en fait de dépenses qui s'échelonneront sur plusieurs années. N'est-il pas exact de dire que le Canadien Pacifique a annoncé qu'il reporterait de deux ans la construction du tunnel et que cette annonce a été faite une semaine après l'adoption du projet de loi?

M. Axworthy: Monsieur le président, si je ne me trompe, le CP a annoncé à l'époque qu'étant donné les longs délais d'adoption du projet de loi, la période de construction pourrait dépasser d'un an celle qui avait été prévue à l'origine. Cependant, les appels d'offres ont déjà été faits et la construction commencera ce printemps. Je pourrais d'ailleurs obtenir une copie de leur déclaration pour M. Benjamin. CP Rail a l'intention d'avoir quelque 1,000 ouvriers de la construction à pied d'oeuvre dans les montagnes au début du printemps et en été et il s'agira d'une entreprise très importante . . .

M. Benjamin: Il n'y aura pas beaucoup d'ouvriers à pied d'oeuvre pour la construction du tunnel Beaver. Ils feront autre chose.

M. Axworthy: Monsieur le président, je ne pourrais vous décrire le travail exact qui sera entrepris, mais il y a pas mal de travail préparatoire qui devra être fait avant la percée du tunnel dans les montagnes. Il y aura certainement un grand nombre de personnes qui travailleront à ce projet. Je vous donne simplement un exemple car il y en aura beaucoup d'autres.

M. Benjamin: Monsieur le président, j'aimerais demander au ministre de prendre beaucoup plus au sérieux qu'auparavant la question des décisions qui doivent être prises par la C.T.C. ou par le ministre lui-même d'abandonner ou de conserver des voies de chemin de fer. Le critère est centré jusqu'ici sur la circulation faible, moyenne ou importante sur les voies. La Commission canadienne du blé a haussé les objectifs de production des producteurs de grain qui les ont atteint. Ainsi, ce qui représentait il y a trois ans un faible volume est passé maintenant à un volume moyen; ce qui représentait un volume moyen est devenu un volume impor-

[*Text*]

line. And when they meet their targets, the heavy grain lines are even heavier.

In the case of the Carlton subdivision, my colleague from Prince Albert pointed out the problems there and the Minister, I think, mentioned the reduced use of the line. Would the Minister take into account, as and when these further considerations come up and his reconsiderations of the Carlton subdivision, that when the track is overgrown with weeds, the roadbed, the ties and the rails are no damned good, there are fewer or no trains for weeks at a time, the train crews would like to ride with their feet out the door ready to jump, and so it is a neat form of commercial coercion, blackmail, when they do not get the service and what service they do get is so damned poor you leave the farmers no choice but to haul to an alternate delivery point on another railway line?

Thus comes about the excuse to abandon a line because of lower volume. And if a line like the Carlton subdivision were upgraded and getting regular service, the use of it would be increased to a record amount. That is the case with many lines.

Now, will the Minister assure us that he will take more seriously the Canadian Wheat Board production targets and what not, that he will look down the road to 1985-1986 to the final targets the Wheat Board wants in terms of production? So far the grain producers have met those targets, so will that be thought of? Will you not look at just what should be done for today with a line but the situation two, three and ten years down the road?

Mr. Axworthy: Mr. Chairman, I think Mr. Benjamin makes a fair point. I think we obviously set as one of the objectives under the Western Grain Transportation Act the incentive for higher production and if that in fact is the case then it may be that the conditions they apply to individual lines may alter.

I did try to take those into account in the first set of decisions and appeals I made just after Christmas. But I was struck, frankly, by the representations made by the Carlton people that tended to confirm, or at least on first glance confirmed, the position taken by Mr. Benjamin that maybe the reason why there was light use of lines was because there was a self-fulfilling prophecy, they did not want the line to be used. I did say we would take a new look at the Carlton line and we are doing that right now. I will try to keep an open mind on that one.

• 1810

The Chairman: One brief question, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Oh, just one.

The Chairman: Yes.

Mr. Benjamin: I had two left. With one of them I guess I will try to get some answers out of VIA Rail on Thursday.

Mr. Axworthy: A good idea.

[*Translation*]

tant. Quant au volume important, il l'est encore davantage maintenant.

Mon collègue de Prince Albert a fait ressortir les problèmes qui existent dans la subdivision de Carlton. Le ministre, si je ne me trompe, a parlé de réduction de circulation sur la voie. Le ministre pourrait-il bien se souvenir, lorsqu'il réétudiera cette question, que lorsque la voie est complètement recouverte de végétation, lorsque les traverses, l'assiette de la voie et les rails sont endommagés, la fréquence des trains diminue et le personnel n'a pas le coeur à l'ouvrage. En fait, on fait du chantage, on supprime certains trains et le service est tellement mauvais que les agriculteurs n'ont d'autre choix que de se rendre à un autre endroit pour livrer leur grain.

Par la suite, on trouve l'excuse d'abandonner une ligne parce que le volume a diminué. Pourtant, si l'on améliorait les conditions de la voie sur une ligne comme celle de la subdivision de Carlton, si l'on assurait un service régulier, on optimiserait la circulation sur celle-ci. C'est le cas de nombreuses lignes ferroviaires.

Le ministre peut-il nous assurer qu'il tiendra compte de façon plus stricte des chiffres de production établis par la Commission canadienne du blé pour 1985-1986. Jusqu'à présent, les producteurs de grain ont atteint les objectifs fixés. Il ne faudrait pas simplement étudier la situation à l'heure actuelle mais bien ce qu'elle sera ou ce qu'elle pourrait être dans deux, trois ou dix ans.

M. Axworthy: Monsieur le président, je crois que l'argument de M. Benjamin est bon. Un des objectifs, dans le cadre de la Loi sur le transport des grains de l'Ouest, est de tenir compte de toutes les possibilités d'augmenter la production. Dans un tel cas, il est possible alors de modifier les critères qui s'appliquent à une ligne en particulier.

J'ai essayé de tenir compte de ce genre de choses dans les premières décisions et appels que j'ai faits après Noël. Cependant, je dois dire franchement que j'ai été quelque peu étonné des déclarations faites par les représentants de Carlton qui ont semblé confirmer, à première vue du moins, ce qu'a dit M. Benjamin. Ainsi donc la raison pour laquelle certaines lignes n'étaient pas beaucoup utilisées était due au fait que l'on s'attendait à ce qu'elles ne le soient pas. J'ai dit que nous réétudierons la question de la ligne de Carlton et c'est ce que nous allons faire immédiatement. J'essaierai de garder l'oeil ouvert et le bon.

Le président: Une brève question, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Une seule?

Le président: Oui.

M. Benjamin: J'en avais encore deux. J'attendrai donc jeudi pour la seconde puisqu'il s'agit de VIA Rail.

M. Axworthy: Bonne idée.

[*Texte*]

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, the other question I would like to ask is: The annual report cites . . . Out of $919 million, Transport Canada spent $21,000 on technical aids for disabled persons. I do not know whether that was for employees or for the public, or a combination of both. It sounds like a little bit of patting on the back. However, anything that is done is an improvement.

However, while this might sound like a question that could be on the *Order Paper*, I find we quite often get answers back quicker by putting them in committee than we do when we put them on the *Order Paper*. I will be glad to give the Minister a copy of the question.

I would like to know how many disabled persons were in the department's employ in the year 1978-1979; and then five years later down the road, in 1983-1984, how many? What was the total remuneration in each of those two years? Then secondly, when I take a look at the large increase in administration budget, I would like to know how many individuals are in the rank of assistant deputy minister and above that, or their equivalent positions in Transport Canada and Transport Canada agencies, again in 1978-1979 as compared with 1983-1984.

I do not expect the Minister to have all that retained in his head or written down. I will give him a copy of the question, and if he could reply by letter to the clerk of the committee, who could distribute it to all of us, I would appreciate it, because I am interested in knowing what progress has been made as a result of the unanimous support by the Parliament of Canada regarding disabled persons, particularly in the Year of the Disabled, and what progress is being made in this particular department.

Finally, Mr. Chairman, is the Minister or the department carrying any kind of a watching brief over the dealings between VIA Rail and Bombardier in terms of getting all the bugs and kinks out of the LRCs? Are they on warranty? Who is getting stuck with the bills for that? And do not misunderstand me. I appreciate there are bound to be bugs and kinks in a new piece of equipment. But is the department keeping any kind of a watching brief on this, or is VIA Rail getting pushed around again?

Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Axworthy: Mr. Chairman, if I might take some licence with the question asked by Mr. Benjamin on the disabled, just recently we have released a new policy statement for transportation of the disabled. I do not know if Mr. Benjamin received a copy of that. Again, I would be glad to have it . . . I think it is part of the kit. I think it sets out a very good set of standards.

We have also set up a special adviser to deal with the development of new standards in the airline industry for dealing with the disabled. The negotiations are now under way to deal with those very tricky problems, which I think Mr. Benjamin is fully sensitive to. That is an attempt to establish the sort of working standards that can be applied in transportation in those areas.

[*Traduction*]

M. Benjamin: Monsieur le président, le rapport annuel indique que sur un total de 919 millions de dollars, Transports Canada a dépensé 21,000 dollars en aide technique pour les personnes handicapées. Je ne sais pas si c'était pour les employés ou pour le public, ou encore pour les deux, mais cela ne semble pas grand-chose. En tout cas, si minime soit-elle, c'est une amélioration.

J'aurais peut-être pu poser ma question au feuilleton, mais j'ai constaté que très souvent j'obtenais plus rapidement des réponses en posant ce genre de questions en comité. Je me ferais toutefois un plaisir de donner copie de la question au ministre.

J'aimerais savoir combien le ministère avait d'employés handicapés en 1978-1979, puis cinq ans après, en 1983-1984? Quelle était la rémunération totale de ces personnes chacune de ces deux années? Deuxièmement, quand je considère la majoration importante apportée au budget de l'administration, je me demande combien il y avait en 1978-1979, de sous-ministres adjoints et de hauts fonctionnaires de ce rang au ministère des Transports et dans les organismes qui en relèvent et combien il y en avait en 1983-1984.

Je ne demande pas au ministre de retenir tout cela ni de l'écrire. Je lui donnerai ma question par écrit et s'il pouvait répondre également par écrit au greffier du Comité, ces renseignements pourraient être distribués à tout le monde. J'aimerais savoir les progrès réalisés depuis que le Parlement canadien a appuyé à l'unanimité la promotion des personnes handicapées, particulièrement à l'occasion de l'Année internationale des handicapées.

Enfin, monsieur le président, le ministre ou le ministère surveille-t-il les négociations entre VIA Rail et Bombardier dans l'espoir d'améliorer les L.R.C.? Y a-t-il une garantie? Qui doit payer? Je sais bien qu'il y a toujours des ajustements à apporter à du matériel nouveau, mais le ministère surveille-t-il la chose ou VIA Rail se fait-il à nouveau avoir?

Merci, monsieur le président.

M. Axworthy: Monsieur le président, si vous me permettez quelques libertés quant à la question posée par M. Benjamin à propos des handicapés, je signalerai que nous avons récemment fait une déclaration de principe touchant le transport des handicapés. Je ne sais pas si M. Benjamin l'a reçue. Je me ferai un plaisir de la lui transmettre mais je crois qu'elle faisait partie de la documentation distribuée. J'estime que ce sont des mesures très satisfaisantes.

Nous avons également chargé un conseiller spécial d'élaborer de nouvelles normes pour le transport aérien des handicapés. Des négociations sont en cours à ce sujet qui est évidemment très délicat, comme le sait M. Benjamin. Nous essayons d'établir des normes qui puissent être appliquées à ces modes de transport.

[*Text*]

We have also increased expenditures for the improvement of access for disabled to airports. We have undertaken a major capital commitment in the Toronto airport, the Pearson Airport, as well as other places to get elevator access, and we are looking at how we can start paying for the loading ramps. In outward provision of those services we are making some progress.

We also have, as part of the departmental program, the full requirements of affirmative action. The first phase is the analytical phase, but we would be in a position to set targets on that by the end of this year. So again I think we are making substantial progress in the overall affirmative action thrust. I will, however, make sure that we provide the information that Mr. Benjamin requested.

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin.

Mr. Nowlan, 10 minutes, please.

Mr. Nowlan: Mr. Chairman, at this late hour this will be very even questioning on something, again with all-party agreement, and that is on the Canadian Aviation Safety Board, which has been passed. When does the Minister intend to make the appointments to establish the board? Who is the Minister the board is going to report to?

• 1815

Mr. Axworthy: I believe announcements in both those regards should be made sometime within the next week or 10 days.

Mr. Nowlan: I appreciate that answer as far as it goes, but can the Minister explain his announcement of January 26, when he says, amongst other things, quoting from the press release, that he is going to:

> establish immediately an independent office of safety headed by a senior official who will report directly to me through the Deputy Minister.
>
> The mandate of the new office will include: investigation of any safety situation under Transport Canada's jurisdiction; receiving of public and industry representation on safety issues; review of all safety policies in air and marine areas and in the transport of dangerous goods.

What is this to do? Is this to supplement the Canadian Aviation Safety Board? In terms of reporting to the Minister, does it not run counter to one of the main recommendations, as far as air safety is concerned? Mr. Dubin said that the Minister responsible should not be the Minister of Transport.

Mr. Axworthy: Mr. Chairman, I think they partly explained that in discussions with Mr. Forrestall, who I believe had raised similar questions. The two are quite different functions. The Canadian Aviation Safety Board is an arm's-length agency that is empowered to investigate specific accidents or incidents in the air jurisdiction and to make public and have whatever form of inquiry they think is sufficient to get the facts on the table. They are not a judicial body, they simply

[*Translation*]

Nous avons également majoré les dépenses couvrant l'amélioration de l'accessibilité des aéroports aux handicapés. Nous avons entrepris des investissements importants à l'aéroport de Toronto, à l'aéroport de Pearson ainsi qu'ailleurs pour les rendre accessibles par ascenseur et nous envisageons de commencer à payer des rampes de chargement. Vous pouvez donc constater un certain nombre de progrès dans ce sens.

Nous avons également dans le programme ministériel l'ensemble des dispositions touchant l'action positive. La première phase est la phase analytique mais nous devrions d'ici la fin de l'année être en mesure de fixer des objectifs. On peut donc dire que les progrès sont très sensibles dans tous les efforts d'action positive. Je m'assurerai toutefois que l'on vous fournisse bien les renseignements demandés par M. Benjamin.

Le président: Merci, monsieur Benjamin.

Monsieur Nowlan, dix minutes, s'il vous plaît.

M. Nowlan: Monsieur le président, il est tard et mes questions porteront sur le Comité de sécurité de l'aviation canadienne. Quand le ministre a-t-il l'intention de procéder aux nominations nécessaires pour créer ce comité? A quel ministre le Comité devra-t-il faire rapport?

M. Axworthy: Je crois que cela devrait être annoncé d'ici environ une semaine ou dix jours.

M. Nowlan: Je remercie le ministre de sa réponse mais peut-il expliquer pourquoi il a annoncé le 26 janvier qu'il allait, et je cite le communiqué de presse:

> créer immédiatement un office indépendant de sécurité présidé par un haut fonctionnaire qui me fera directement rapport par l'intermédiaire du sous-ministre.
>
> Le mandat de ce nouvel office sera notamment de faire enquête sur toute situation touchant la sécurité et relevant de la responsabilité de Transport Canada; recevoir les instances de la paupulation et de l'industrie en matière de sécurité; examiner toutes les directives de sécurité en matière de transport aérien et maritime ainsi que pour les transports de marchandises dangereuses.

Quel est l'objectif? S'agit-il de compléter ce que fera le comité de sécurité de l'aviation canadienne? Pour ce qui est des rapports avec le ministre, cela ne va-t-il pas à l'encontre d'une des principales recommandations touchant la sécurité aérienne? M. Dubin a déclaré que le ministre responsable ne devrait pas être le ministre des Transports.

M. Axworthy: Monsieur le président, je crois que l'on a en partie expliqué cela en répondant à M. Forrestall. Il s'agit de deux fonctions tout à fait distinctes. Le comité de sécurité de l'aviation canadienne est un organisme indépendant habilité à faire enquête sur des incidents ou accidents spécifiques de transport aérien et de rendre ses conclusions publiques ou d'organiser toute forme d'enquête nécessaire pour établir les faits. Il ne s'agit pas d'un organisme judiciaire, il s'agit de faire

[*Texte*]

want to get the facts forward. I think that is a very important function. As I said, we will be in a position to put that in place in a very short period of time.

The inspector general's office is far more an investigation of incidents. If I may use this by way of example—I think I used it earlier—there is some controversy, as Mr. Nowlan might know, about whether there is effectiveness in the transportation of dangerous goods, whether the existing rules, practices and procedures followed in places like Mississaugua and Medicine Hat are really as good as they should be. There is conflicting expert evidence on that on that issue. The role of the inspector general will be to make judgments on that and report back to the deputy, who will report to me on that.

Similarily, we have asked the inspector general to take a look at the allegations made in the *W5* program concerning some of the applications in the Pearson Airport. Again, we can get an independent report back from that. It is really more an ombudsman's role, Mr. Nowlan, than actually the active investigation that the safety board would do.

Mr. Nowlan: Fine, thank you for that.

That leads me to my next, and really last, area, which comes to reports—I am still on safety—in regard to the Air Canada audit, which you mentioned many hours ago. I guess it has been commented on in some of the questioning. Are we going to get the full audit, rather than just the press release and the summary, at some stage?

Mr. Axworthy: Yes, sir, we could make the full audit available.

Mr. Nowlan: I do not know how thick it is. I just do not know how big it is.

Mr. Axworthy: It is very thick and it is very technical, but if any member of the committee wished to receive copies, we would be glad to supply them.

The Chairman: I think that would be the better way, rather than to distribute it to all members of the committee. If a member wants it, he or she can request it.

Mr. Nowlan: Your summary covers . . .

Mr. Axworthy: They can request it from my office. However, if each opposition caucus would like to have one copy, I would be glad to distribute that.

Mr. Nowlan: Just a last question, then, following through. We have the summary of the Air Canada audit on safety that was just done. I am wondering what the status is of the other audit that Air Canada did on itself on the Gimli matter, which went to DOT. Is there any possibility of that's being released so one could compare, in effect, the two audits that affect Air Canada?

Mr. Axworthy: Yes, Mr. Chairman. If Mr. Nowlan is referring to what has been called the Buck report, I have indicated to the President of Air Canada that, again, that should be made available on request. It did not come to the Ministry of Transport; he sent a copy to me and I indicated

[*Traduction*]

ressortir les faits. C'est une fonction très importante. Je répète que nous devrions pouvoir mettre ce comité en place dans de très brefs délais.

Le Bureau de l'inspecteur général est beaucoup plus spécialisé dans les enquêtes sur les accidents. Permettez-moi de vous donner un exemple que j'ai probablement déjà utilisé. Comme le sait probablement M. Nowlan, une certaine controverse règne quant à l'efficacité du transport des marchandises dangereuses. On se demande si les règles actuelles, les pratiques et méthodes suivies à Mississaugua ou Medicine Hat sont vraiment à la hauteur. Les experts ne sont d'ailleurs pas d'accord à ce sujet. Le rôle de l'inspecteur général sera de rendre des conclusions à ce sujet et de présenter un rapport au sous-ministre qui à son tour me communiquera les conclusions.

De même, nous avons demandé à l'inspecteur général d'examiner les accusations contenues dans l'émission W5 à propos de certaines demandes touchant l'aéroport de Pearson. Là encore, nous obtiendrons un rapport indépendant. C'est plus un rôle d'ombudsman que de véritable enquêteur comme le serait le comité de sécurité.

M. Nowlan: D'accord, merci.

Cela m'amène à ma prochaine et probablement dernière question qui porte sur les rapports. Il s'agit toujours de sécurité. Vous avez parlé il y a plusieurs heures de la vérification d'Air Canada. Je crois que certaines questions ont porté là-dessus. Allons-nous obtenir le rapport intégral de vérification ou seulement le communiqué de presse et le sommaire?

M. Axworthy: Nous pourrions vous communiquer le rapport intégral des vérificateurs.

M. Nowlan: Je ne sais pas du tout si c'est très gros.

M. Axworthy: Ca l'est et c'est très technique, mais si certains membres du Comité le souhaitent, nous nous ferons un plaisir de vous le fournir.

Le président: Je crois que ce serait le meilleur moyen plutôt que de le distribuer à tout le monde. Si un député le souhaite, il peut le demander.

M. Nowlan: Votre sommaire couvre . . .

M. Axworthy: On peut le demander à mon bureau. Toutefois, si les deux groupes de l'opposition en souhaitent un exemplaire, je me ferai un plaisir de le leur fournir.

M. Nowlan: Encore une dernière question. Nous avons le sommaire de la vérification d'Air Canada sur la sécurité. Je me demande ce qu'il en est de l'autre vérification qu'Air Canada devait effectuer à propos de l'affaire Gimli. Est-il possible que ce rapport soit rendu public pour que l'on puisse comparer les deux vérifications touchant Air Canada?

M. Axworthy: Oui, monsieur le président. Si M. Nowlan parle de ce que l'on a appelé le rapport Buck, j'ai indiqué au président d'Air Canada qu'il devait être communiqué sur demande. Ledit rapport n'a pas été envoyé au ministère des Transports mais à moi-même et j'ai déclaré qu'il fallait le

[*Text*]

that it should be made available to the public—on request, because again it is a document that you would not want to distribute widely, as I say, because it is very technical. But I think it would be worth while; if Mr. Nowlan would like a copy, we could have one sent to his office.

The Chairman: Thank you, Mr. Nowlan.

I would like to thank the Minister and his officials for their appearance here today. I thank all members of the committee, particularly those who had the stamina to stay to the very end.

With that, the committee is adjourned until Thursday, February 9, at 9.30 a.m., when VIA Rail will be appearing before us. The committee is adjourned.

[*Translation*]

distribuer sur demande car son caractère technique rendrait une diffusion plus générale difficile. En tout cas, si M. Nowlan en souhaite un exemplaire, nous l'enverrons à son bureau.

Le président: Merci, monsieur Nowlan.

J'aimerais remercier le ministre et ses fonctionnaires de leur comparution aujourd'hui. Merci également à tous les membres du Comité et particulièrement à ceux qui ont eu le courage de rester jusqu'à la fin.

Cela dit, le Comité ajourne ses travaux jusqu'au jeudi 9 février, à 9h30, où nous recevrons la direction de VIA Rail. La séance est levée.

Canada Post Postage paid
Postes Canada Port payé
Book rate
Tarif des livres
K1A 0S9
OTTAWA

If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnements et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESS—TÉMOIN

From the Department of Transport:

Mr. Nick Mulder, Administrator, Canadian Surface Transportation Administration.

Du ministère des Transports:

M. Nick Mulder, administrateur, Administration canadienne du transport de surface.

Available from the Canadian Government Publishing Centre, Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

En vente: Centre d'édition du gouvernement du Canada, Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 2

Thursday, February 9, 1984

Chairman: Maurice A. Dionne

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule nº 2

Le jeudi 9 février 1984

Président: Maurice A. Dionne

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Transport

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transports

RESPECTING:

Capital Budget of VIA Rail Canada Inc. for the financial year ending December 31, 1983

Annual Report of VIA Rail Canada Inc. for 1982

CONCERNANT:

Budget d'immobilisations de VIA Rail Canada Inc. pour l'année financière terminée le 31 décembre 1983

Rapport annuel de VIA Rail Canada Inc. pour 1982

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

Second Session of the
Thirty-second Parliament, 1983-84

Deuxième session de la
trente-deuxième législature, 1983-1984

36121—1

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Maurice A. Dionne

Vice-Chairman: Robert Bockstael

MEMBERS/MEMBRES

Les Benjamin
Pierre Deniger
Jesse Flis
Michael Forrestall
Hon. Don Mazankowski
J. Patrick Nowlan
Marcel Ostiguy
Charles Turner

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Maurice A. Dionne

Vice-président: Robert Bockstael

ALTERNATES/SUBSTITUTS

Vic Althouse
John Campbell (*LaSalle*)
Léopold Corriveau
Jack Ellis
Len Gustafson
Maurice Harquail
Gérald Laniel
Bill McKnight
Paul McRae
Keith Penner

(Quorum 6)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

Published under authority of the Speaker of the
House of Commons by the Queen's Printer for Canada

Available from the Canadian Government Publishing Centre, Supply and
Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre
des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

En vente: Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

ORDER OF REFERENCE

Pursuant to Standing Order 46(4) the following reports were deemed referred to the Committee:

MONDAY, JANUARY 24, 1983

Capital Budget of VIA Rail Canada Inc. for the year 1983, pursuant to subsection 70(2) of the Financial Administration Act, chapter F-10, R.S.C., 1970—Sessional Paper No. 321-1/140C.

MONDAY, JUNE 20, 1983

Report of VIA Rail Canada Inc. together with the Auditor's Report for the year 1982, pursuant to subsection 75(3) of the Financial Administration Act, chapter F-10, R.S.C. 1970—Sessional Paper No. 321-1/128C.

ORDRE DE RENVOI

Conformément aux dispositions de l'article 46(4) du Règlement, les rapports suivants étaient réputés déférés au Comité:

LE LUNDI 24 JANVIER 1983

Budget d'immobilisations de la Société VIA Rail Canada Inc. pour l'année 1983, conformément à l'article 70(2) de la Loi sur l'administration financière, chapitre F-10, S.R.C., 1970—Document parlementaire no 321-1/140C.

LE LUNDI 20 JUIN 1983

Rapport de la Société VIA Rail Canada Inc. pour l'année 1982, ainsi que le rapport des vérificateurs y afférent, conformément à l'article 75(3) de la Loi sur l'administration financière, chapitre F-10, S.R.C., 1970.—Document parlementaire nº 321-1/128C.

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, FEBRUARY 9, 1984
(3)

[*Text*]

The Standing Committee on Transport met at 9:46 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne (*Northumberland-Miramichi*) presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Bockstael, Deniger, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Flis, Forrestall, Mazankowski, Nowlan, Ostiguy and Turner.

Alternates Present: Messrs. Campbell (*LaSalle*), Ellis, Harquail and McKnight.

Witnesses: *From VIA Rail Canada Inc.*: Mr. Pierre Franche, President and Chief Executive Officer and Mr. B. Guiney, Vice-President, Operations.

Pursuant to Standing Order 46(4), contained in the House of Commons permanent and provisional Standing Orders, December 22, 1982, the Committee commenced consideration of the following reports: . . .

1. Capital Budget of VIA Rail Canada Inc. for the financial year ending December 31, 1983.

2. Annual Report of VIA Rail Canada Inc. for 1982.

It was agreed,—That the Committee adjourn at 11:00 a.m. and reschedule another meeting at 4:00 p.m. this day.

The witnesses answered questions.

At 11:02 o'clock a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

AFTERNOON SITTING
(4)

The Standing Committee on Transport met at 4:10 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Bockstael, Deniger, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Flis, Forrestall, Mazankowski, Nowlan and Turner.

Alternates present: Messrs. Campbell (*LaSalle*) and McKnight.

Witnesses: *From VIA Rail Canada Inc.*: Mr. Pierre Franche, President and Chief Executive Officer and Mr. B. Guiney, Vice-President, Operations.

Pursuant to Standing Order 46(4), contained in the House of Commons permanent and provisional Standing Orders, December 22, 1982, the Committee resumed consideration of the following reports: . . .

1. Capital Budget of VIA Rail Canada Inc. for the financial year ending December 31, 1983.

2. Annual Report of VIA Rail Canada Inc. for 1982.

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 9 FÉVRIER 1984
(3)

[*Traduction*]

Le Comité permanent des transports se réunit, ce jour à 9h46, sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland-Miramichi*), (président).

Membres du Comité présents: MM. Benjamin, Bockstael, Deniger, Dionne (*Northumberland-Miramichi*), Flis, Forrestall, Mazankowski, Nowlan, Ostiguy et Turner.

Substituts présents: MM. Campbell (*LaSalle*), Harquail et McKnight.

Témoins: *De la société VIA Rail Canada Inc.*: M. Pierre Franche, président et directeur général, et M. B. Guiney, vice-président, Opérations.

Conformément aux dispositions de l'article 46(4) des Règlements permanent et provisoire adoptés par la Chambre des communes le 22 décembre 1982, le Comité procède à l'examen des rapports suivants:

1. Budget d'immobilisations de la Société VIA Rail Canada Inc. pour l'année financière qui se termine le 31 décembre 1983.

2. Rapport annuel (1982) de la Société VIA Rail Canada Inc.

Il est convenu,—Que le Comité interrompe les travaux jusqu'à 11 heures et se réunisse de nouveau à 16 heures.

Les témoins répondent aux questions.

A 11h02, le Comité suspend les travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI
(4)

Le Comité permanent des transports se réunit, ce jour à 16h10, sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland-Miramichi*), (président).

Membres du Comité présents: MM. Benjamin, Bockstael, Deniger, Dionne (*Northumberland-Miramichi*), Flis, Forrestall, Mazankowski, Nowlan et Turner.

Substituts présents: MM. Campbell (*LaSalle*) et McKnight.

Témoins: *De la Société VIA Rail Canada Inc.*: M. Pierre Franche, président et directeur général, et M. B. Guiney, vice-président, Opérations.

Conformément aux dispositions de l'article 46(4) des Règlements permanent et provisoire adoptés par la Chambre des communes le 22 décembre 1982, le Comité reprend l'examen des rapports suivants:

1. Budget d'immobilisations de la Société VIA Rail Canada Inc. pour l'année financière qui se termine le 31 décembre 1983.

2. Rapport annuel (1982) de la Société VIA Rail Canada Inc.

It was agreed,—That the document entitled, "On Time Train Performance (Percentage)", submitted by Mr. Pierre Franche, President and Chief Executive Officer of VIA Rail Canada Inc., be printed as an appendix to this day's Minutes of Proceedings and Evidence. (*See Appendix "TRPT-1"*).

The witnesses answered questions.

At 5:50 o'clock p.m., the Committee adjourned until 9:30 o'clock a.m., Tuesday, February 14, 1984.

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

Il est convenu,—Que le document intitulé *On Train Performance (Percentage)*, présenté par M. Pierre Franche, président et directeur général de la Société VIA Rail Canada Inc., paraisse en annexe aux *Procès-verbaux et témoignages* de ce jour. (*Voir annexe «TRPT-1»*).

Les témoins répondent aux questions.

A 17h50, le Comité interrompt les travaux jusqu'au mardi 14 février 1984, à 9 h 30.

EVIDENCE

(*Recorded by Electronic Apparatus*)

[*Texte*]

Thursday, February 9, 1984

• 0944

The Chairman: Order, please. In accordance with our permanent Order of Reference contained in Standing Order 46(4), we shall consider the following reports:

The capital budget of VIA Rail Canada Inc. for the financial year ending December 31, 1983, and the annual report of VIA Rail Canada Inc. for 1982.

Before I welcome our witnesses this morning, may I just take a minute out to the committee that our plans for meeting all morning have been somewhat interfered with by the events that occurring in the House today and the major speeches by the three party Leaders. Therefore, I would propose that we adjourn at 11 o'clock and we re-assemble . . . I have asked the clerk to send out a notice for 4 o'clock. That should provide sufficient time for the three Leaders to have completed their speeches, at which time, we would re-assemble. Is that agreed?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Thank you.

It is my pleasure this morning to welcome Mr. Pierre Franche, President and Chief Executive Officer for VIA Rail, and he has some of his officials with him. I would welcome all of the officials here, and I would ask Mr. Franche if he has an opening statement to proceed with it after he has introduced his colleagues.

• 0945

Mr. Pierre Franche (President and Chief Executive Officer, VIA Rail Canada Inc.): Thank you very much, Mr. Chairman. I would like to introduce my colleagues who will assist me today in answering your questions: John Hanna, Vice-President of Finance; Gabriel Fortin, Vice-President, Corporate Affairs; and Bert Guiney, Vice-President of Operations.

Mr. Chairman, I do not have any opening statement. I wish to give as much time as possible to the committee to question me and my officials. Thank you.

The Chairman: I am sure there will be nobody on the committee disappointed in that regard, Mr. Franche, and we will start immediately with Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, Mr. Franche, there has been a great deal of discussion about the costing order and the manner in which the contractual arrangements are made between VIA and the rail companies. The Senate report did an in-depth study into the VIA Rail cutbacks, and pointed out in their wisdom some $50 million could have been saved if a different method of calculating cost of service were made something along the line of the Amtrack method, using strictly avoidable costs. The 1981 annual report of VIA Rail said: "It is imperative that fixed price contracts be implemented." I think that you personally have shared that view. What action

TÉMOIGNAGES

(*Enregistrement électronique*)

[*Traduction*]

Le jeudi 9 février 1984

Le président: À l'ordre, s'il vous plaît. Conformément à notre ordre de renvoi permanent énoncé à l'article 46(4) du Règlement, nous étudions les rapports suivants:

Le budget d'immobilisations de VIA Rail Canada Inc. pour l'année financière se terminant le 31 décembre 1983 et le rapport annuel de VIA Rail Canada Inc. pour 1982.

Avant de souhaiter la bienvenue à nos témoins, je signalerai au Comité que les événements se déroulant aujourd'hui à la Chambre vont quelque peu contrarier nos projets. Pour que nous puissions aller entendre les discours des trois chefs de parti, je propose que nous ajournions les travaux à 11 heures et que nous nous retrouvions à 16 heures. Cela devrait nous donner suffisamment de temps pour ces trois discours. Est-ce d'accord?

Des voix: D'accord.

Le président: Merci.

J'ai maintenant le plaisir de souhaiter la bienvenue à M. Pierre Franche, président-directeur général de VIA Rail qui est accompagné de certains collaborateurs. Bienvenue à tous et je serais reconnaissant à M. Franche de nous les présenter avant de faire sa déclaration liminaire.

M. Pierre Franche (président et directeur général, VIA Rail Canada Inc.): Merci beaucoup, monsieur le président. J'aimerais vous présenter les collaborateurs qui vont m'aider à répondre à vos questions: John Hanna, vice-président aux finances, Gabriel Fortin, vice-président aux affaires générales, et Bert Guiney, vice-président aux opérations.

Monsieur le président, je n'ai pas de déclaration liminaire car je tiens à laisser au Comité le maximum de temps pour m'interroger ainsi que mes collaborateurs. Merci.

Le président: Je suis sûr que cela ne décevra personne, monsieur Franche, et je donne immédiatement la parole à M. Mazankowski.

M. Mazankowski: Monsieur le président, on a beaucoup discuté de l'établissement du prix de revient et de la façon dont les contrats sont conclus entre VIA et les compagnies de chemin de fer. Le Comité sénatorial a effectué une étude approfondie des compressions opérées par VIA Rail et a signalé que l'on aurait pu à son avis, économiser 50 millions de dollars en calculant différemment le coût du service. Pour Amtrack, par exemple, on se sert des coûts strictement évitables. Dans le rapport annuel de VIA Rail pour 1981, je lis: «Il est impératif de parvenir à des contrats établis selon des

[*Texte*]

has been taken in terms of cleaning what appears to be an archaic mess?

Mr. Franche: Mr. Chairman, I think that back in December, 1982, we at that time negotiated a renewal of the existing arrangements with a series of improvements such as different items that would hopefully bring in productivity improvements within our agreement. This renewed memorandum of understanding is valid until the end of December, 1984—therefore this year—and in due course within the coming months we will be discussing with the railroads in terms of re-negotiating those agreements.

In between time what we have had is more information. The idea of going into fixed price contracts at that time was we did not know what basis we were starting from. We now have, or we are at least getting more detailed information from the two railways, which will allow us to understand better first of all the basis of the prices at the moment. If we had gone into fixed price contracts at that time with whatever basis we had, I suspect that we might have had higher charges than we are now getting because our charges from the railways, through a variety of improvements in productivity and better management control, I think have gone down. We will have a better basis from which to talk of fixed price contracts in the future. So at the moment the agreement is valid until December 1984. It provides for a re-negotiation coming up to that date which we intend to start in the coming months, and that would probably be just starting then into the new year of 1985.

Mr. Mazankowski: Well, Mr. Franche, is it your sort of gut feeling that VIA Rail is being charged too much for its services that are provided by the railway companies? I mean, everyone else has expressed that view and I think you have implied it. I do not want to put words in your mouth, but are you still of the opinion after having been in the saddle for some time, do you still hold the view that VIA Rail is being treated somewhat less than fairly in terms of the cost of service provided by the railway companies?

Mr. Franche: Mr. Chairman, on this issue the first thing we wanted to do . . . the present costing order does not encourage productivity gains. It is a cost pass-through system and that is why in the previous memorandum, in the present agreement, we have had different task forces looking at productivity gains and we have achieved part of them and we will achieve other parts of it during the coming year, 1984, and into 1985.

• 0950

I think that is—no matter what the costing order is, but the present one does not encourage productivity, unless by other means which we have agreed to with the railroads, achieved, or will achieve. Obviously, I think, if we were to look at the Amtrack approach, and I believe there was a report by the Canadian Transport Commission that referred to a possible saving—if I am correct—of $25 million, if I recall. That would be a saving to VIA of $25 million. I think those are the things we are looking at.

[*Traduction*]

prix fixes». Je crois que vous partagez ce point de vue. Qu'a-t-on fait pour essayer de remédier à ce gâchis archaïque?

M. Franche: Monsieur le président, je crois qu'en décembre 1982, nous avons négocié la reconduction du contrat avec une série d'améliorations qui, espérions-nous, pourraient nous faire réaliser la productivité. Ce nouveau protocole d'entente arrive à échéance en décembre 1984, cette année donc, et nous devrions dans les prochains mois reprendre les négociations avec les chemins de fer.

Nous avons entre-temps glané davantage de renseignements. Si nous voulions des contrats à prix fixe, c'est parce que nous ne savions pas sur quelle base nous pouvions fonder les calculs. Nous avons maintenant obtenu davantage de renseignements de la part des deux compagnies de chemins de fer et nous pouvons mieux comprendre tout d'abord la base sur laquelle sont établis les prix. Si nous avions dès lors négocié des contrats à prix fixe, cela nous aurait probablement coûté plus cher parce que grâce à une série d'améliorations touchant la productivité et le contrôle de la gestion, nous avons pu abaisser la base de calcul. Nous serons donc maintenant mieux placés pour envisager des contrats à prix fixe. Je répète donc que l'entente actuelle est valable jusqu'à décembre 1984, que les négociations doivent reprendre avant cela et que nous devrions parvenir à une nouvelle entente pour le début de 1985.

M. Mazankowski: Ma foi, monsieur Franche, avez-vous personnellement l'impression que les compagnies de chemin de fer font payer trop cher à VIA Rail les services qu'elles offrent? C'est en effet ce que dit tout le monde et je crois que vous y avez vous-même fait allusion. Je ne voudrais pas vous faire dire des choses que vous n'avez pas dites mais maintenant que vous êtes en place depuis un certain temps, avez-vous toujours l'impression que les compagnies de chemins de fer font payer à VIA Rail un peu trop cher pour les services qu'elles rendent?

M. Franche: Monsieur le président, tout d'abord, l'ordonnance actuelle touchant l'établissement du prix de revient n'encourage pas à améliorer la productivité. C'est un système de calcul des coûts en fonction du nombre de passages des trains et c'est pourquoi plusieurs groupes d'étude ont examiné pour nous la façon d'améliorer la productivité dans le protocole actuel. Nous y sommes partiellement parvenus et nous devrions encore réaliser certains progrès en 1984 et en 1985.

Je crois que c'est le cas, quelle que soit l'ordonnance, mais le système actuel n'encourage pas la productivité et si nous parvenons à l'améliorer, c'est par d'autres moyens sur lesquels nous nous sommes mis d'accord avec les chemins de fer. Il est évident que si nous envisagions le système *Amtrack*, et je crois qu'un rapport de la Commission canadienne des transports a indiqué que l'on pourrait économiser quelque 25 millions de dollars, si je me souviens bien, ce serait le genre de choses à examiner.

[*Text*]

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, given this evidence, and given the fact that you say that a cost pass-through system does not really breathe for any degree of efficiency; having regard to the Senate Report, the CTC Report, surely you must be close to the same view, that there is considerable fat in this arrangement to the benefit of the railroads. Is that not true?

Mr. Franche: Well, when you talk about $25 million on $380 million or $400 million, that would be about 6%. I am not sure that I would want to call it fat. It is an approach as to which part of their costs are covered. I think if we were buying strictly from the private sector, with all the depreciation, I think we might pay more, but it is recognized, I think, in North America, that passenger rail has different arrangements with suppliers of rail, as in the United States. There is a difference of $25 million, but I think we are also achieving more through productivity gains in certain areas. If you go into fixed prices—I do not want to fix the prices at a high level with lack of productivity built into those prices. I prefer to knock it down, first of all, and then look at fixed prices with greater productivity.

Mr. Mazankowski: The Auditor General has recommended that a comprehensive audit be performed on VIA Rail, which would probably bring to light, . . . in an independent way, a number of these things. Would you agree with recommendation? Do you think that that should be done to sort of clear the air?

Mr. Franche: I am not sure that a comprehensive audit would enlighten the committee that much about that type of item.

Mr. Mazankowski: It might enlighten the public, though.

Mr. Franche: If it enlightens the committee, I am sure it would enlighten the public.

I think on the question of the comprehensive audit, there is quite a bit of auditing done by CTC, by external auditors. Whether a comprehensive audit is done by the Auditor General, I am not sure it will add much to the knowledge. We do comprehensive audits within certain areas in the company, of immediate concern to us, but not as a total company, as I think the Auditor General was commenting on.

Mr. Mazankowski: You are planning to reinstate some services that were abandoned back in 1981. I am referring particularly to the service between Winnipeg, Saskatoon and Edmonton. What kind of equipment are you going to be putting in place to service that line, and what kind of service will it be?

Mr. Franche: The service from Winnipeg, Melville, Saskatoon, Edmonton, will be operated daily, using sleepers, coach, day-nighter I believe, and a dining car and a feeder car with a club lounge.

Mr. Mazankowski: There would be no new equipment on this run?

[*Translation*]

M. Mazankowski: Monsieur le président, étant donné que cela signifie qu'un système d'établissement du prix de revient calculé en fonction du nombre de passages ne permet pas d'améliorer la rentabilité, d'après les rapports du Sénat et de la C.C.T., vous devez convenir que cette entente favorise beaucoup les chemins de fer. N'est-ce pas?

M. Franche: Vous savez, lorsque l'on parle de 25 millions de dollars sur 380 ou 400 millions de dollars, cela représente environ 6 p. 100. Je ne suis pas sûr que ce soit donc un gros avantage. Il s'agit de savoir quelle partie de leurs coûts est couverte. Je crois que si nous achetions exclusivement au secteur privé, avec tous les facteurs d'amortissement, nous risquerions de payer davantage, mais je crois que l'on reconnaît bien en Amérique du Nord que pour les voyageurs, les dispositions prises avec les fournisseurs des voies sont différentes. Il y a une différence de 25 millions de dollars mais je crois que dans certains domaines, nous réalisons des gains de productivité supérieure. Si vous passez un système de prix fixes, je ne voudrais pas que les prix soient fixés à un niveau élevé sans facteur de productivité. Je préfère tout d'abord abaisser le niveau pour envisager ensuite des prix fixes avec une productivité accrue.

M. Mazankowski: Le vérificateur général a recommandé qu'une vérification intégrée soit faite à propos de VIA Rail pour faire ressortir un certain nombre de choses. Accepteriez-vous cette recommandation? Pensez-vous que cela permettrait de faire la lumière sur la situation?

M. Franche: Je ne suis pas sûr qu'une vérification intégrée donnerait beaucoup plus de satisfaction au Comité à ce sujet.

M. Mazankowski: Mais peut-être que cela éclairerait le public.

M. Franche: Si cela éclaire le Comité, je suis sûr que cela éclairera le public.

Pour ce qui est des vérifications, la C.C.T. en effectue beaucoup ainsi que des vérificateurs de l'extérieur. Je ne suis pas sûr qu'une vérification intégrée effectuée par le vérificateur général puisse ajouter grand-chose. Nous effectuons des vérifications intégrées dans certains secteurs de la société, dans des domaines qui nous intéressent particulièrement mais pas pour l'ensemble de la société comme semblait le préconiser le vérificateur général.

M. Mazankowski: Vous projetez de rouvrir certaines lignes qui ont été abandonnées en 1981. Je pense en particulier au service entre Winnipeg, Saskatoon et Edmonton. Quel genre de matériel allez-vous mettre en place sur cette ligne et quel genre de service offrirez-vous?

M. Franche: La ligne Winnipeg, Melville, Saskatoon, Edmonton, sera desservie quotidiennement et nous aurons des wagons-lits, des wagons coach, des wagons jour et nuit, je crois, et un wagon-restaurant ainsi qu'un wagon-café avec bar.

M. Mazankowski: Il n'y aurait pas de matériel nouveau sur cette ligne?

[*Texte*]

Mr. Franche: There will be no new equipment on that. It will be the present type of conventional equipment that we use.

Mr. Mazankowski: When will new equipment be put in there? The former Minister indicated that new equipment would be put in place in the west and in the Maritimes in the latter part of 1983 or the early part of 1984.

Mr. Franche: Any new equipment in that area will be based on a prototype that we are going to develop for new type of equipment that would be for, what we call, a type of short train that can operate long distances, or, at the same time, would be similar to what we hope will be the transcontinental. We would want equipment that would be compatible with both, and be interchangeable.

• 0955

I do not foresee, purchasing equipment of that style, of that type, before the testing is done. Everything before 1988.

Mr. Mazankowski: When do you plan to re-instate the Edmonton, Jasper, Vancouver run?

Mr. Franche: We are only looking at that as a possibility. At this stage there are no definite plans to re-establish that.

Mr. Mazankowski: What are the factors that are being taken into consideration, and what sort of assessment are you doing?

Mr. Franche: Right now, it is a very cursory assessment at this stage.

Mr. Mazankowski: Very cursory assessment.

Mr. Franche: Yes, Yes.

Until we go into a whole transcon study, and that should start shortly, and hopefully that will be tied in.

Mr. Mazankowski: Who is going to do the study? Another transcontinental study.

Mr. Franche: What we are doing is to review the type of service that would be required across Canada for transcontinental service across the country, where it would pass, what frequencies, what routes, what is the market and what is the purpose, and would envisage, I think, the Edmonton-Jasper-Vancouver route, obviously. In between time one looks at whether we can either partly re-establish the service between the two. But that is part of only the cursory review. One thing I would like to point out, Mr. Chairman, I think to better enlighten the Winnipeg-Edmonton service, is that three times a week, that equipment I described to you will carry through to Prince Rupert. Okay, that is, right now, we have a service three times a week, but separate, so instead of getting off the train you would carry on on the same equipment into Prince Rupert.

The Chairman: We have about three minutes left, Mr. Mazankowski.

Mr. Manzankowski: You are going to be spending $147 million on the new maintenance facility in Montreal. I understand that you have a facility there now with about

[*Traduction*]

M. Franche: Non. Ce sera le matériel actuel.

M. Mazankowski: Quand mettrez-vous en service le nouveau matériel? L'ancien ministre avait dit que du matériel nouveau serait mis en circulation dans l'Ouest et dans les Maritimes à la fin de 1983 ou au début de 1984.

M. Franche: Tout nouveau matériel se limitera à des prototypes en prévision d'un nouveau type de matériel, un genre de train court qui peut parcourir de longues distances et qui serait similaire à ce que nous espérons pour le transcontinental. Nous aimerions du matériel qui puisse être compatible et interchangeable.

Je ne prévois pas l'achat d'équipement de ce genre avant les essais. Tout devra être fait avant 1988.

M. Mazankowski: Quand avez-vous l'intention de rouvrir la ligne Edmonton-Jasper-Vancouver?

M. Franche: Nous ne faisons qu'étudier cette possibilité et à l'heure actuelle, rien n'est prévu à cet effet.

M. Mazankowski: De quels facteurs tenez-vous compte et quelle évaluation faites-vous?

M. Franche: À l'heure actuelle, il ne s'agit que d'une évaluation sommaire.

M. Mazankowski: Très sommaire.

M. Franche: Oui.

En attendant de procéder à une étude complète de tous le transcontinental, ce qui se fera prochainement, et nous espérons pouvoir y rattacher une telle évaluation.

M. Mazankowski: Qui va faire cette autre étude transcontinentale?

M. Franche: Nous étudions le genre de service que nécessiterait un service transcontinental; je veux parler du parcours, de la fréquence des trains, du marché, du but visé. Dans le cadre de cette étude, nous étudierons sans doute le parcours Edmonton-Jasper-Vancouver. Entre-temps, nous étudions une remise en service partielle possible. Cela fait partie de cette évaluation rapide. Pour mieux vous faire comprendre de quoi il s'agit quand on parle du service offert entre Winnipeg et Edmonton, il faut dire que trois fois par semaine, le parcours sera prolongé jusqu'à Prince Rupert. A l'heure actuelle, le service existe déjà, mais on ne peut rester dans le train jusqu'à Prince Rupert, il faut changer.

Le président: Il vous reste environ trois minutes, monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Vous allez dépenser 147 millions de dollars pour les nouvelles installations de maintenance à Montréal. Si je comprends bien, vos locaux à l'heure actuelle

[*Text*]

700,000 square feet. You have, what I understand, is a lease arrangement for three years, which would expire in December, 1986. Is that not correct? With renewal options. I understand that the facility, while it might be a little old, still could be used to adapt to providing the kind of services necessary. I am wondering why, in the light of the what appears to be a rather pretty reasonable arrangement with the existing facilities, and the fact that, I understand, this facility could have been purchased for and rehabilitated for something in the order of $30-35 million, according to reports, why it is necessary to engage in an expenditure of $147 million; and I understand that is just for the shell, just for the building. I suspect that it will cost a considerable amount of money to equip it and put into place. I am wondering if you could enlighten the committee as to the rationale and what took place and what transpired, leading to the initiative of spending $147 million for a brand new maintenance facility.

Mr. Franche: Thank you, Mr. Chairman. First of all, I know you are referring to a press report and unfortunately sometimes press reports do not reflect the reality. With all due respect, what you have there is a totally different facility. I know the facility you referred to is Cancar. It is a small facility. It has been refurbished as an experimental facility. The acreage concerned is no way comparable to what we require at the new facility. The cost of refurbishing would have been just a high and, Mr. Chairman, the cost of $147 million, is not for the shell; the cost of the building itself with the equipment, and so forth, would be in the order of $60-65 million. You have a whole series of cost, having to do with training new computer systems for checking all the maintenance aspects and the procedures into certain types of specialized equipment.

• 1000

You have on top of that the engineering fee, the contingencies and so forth. I know that the facility at Point St. Charles will use up about 70 acres. There is not 70 acres in the facilities concerned. We need a lot of space to store outside. On top of that, that facility at Cancar is about 14 miles away from central station, while the one at Point St. Charles is one and a half miles, or two miles at the most away. That introduces for one thing, delays, and second, higher costs and also charges from the railways in passing over it, and from that point of view it is inefficient. It is for a multitude of reasons which I have enumerated—quite a few of them—that there is no comparison between the facility in question and the new facility that will be built.

The Chairman: I am sorry. That is your time, Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Just . . .

The Chairman: One quickie.

Mr. Mazankowski: Perhaps Mr. Franche could table the pertinent documentation which would give the committee some enlightenment as to what kind of analysis did take place. What were the terms of the lease arrangement on the present facility; why it was entered into, on the basis of, I understand, a 3-year, plus 6 one-year options? It must have been satisfactory at one

[*Translation*]

couvrent 700,000 pieds carrés. Vous avez signé un bail de trois ans qui expirera en décembre 1986 avec option de renouvellement. Ces installations, et même si elles ne sont pas nouvelles, pourraient toujours être adaptées afin de fournir le genre de services nécessaires. Pourquoi, alors que ces dispositions semblent assez raisonnables et alors que les installations auraient pu être achetées et rénovées pour la somme de 30 à 35 millions de dollars, selon certains rapports, pourquoi donc est-il nécessaire de dépenser 147 millions de dollars simplement pour les nouveaux bâtiments? Je suppose qu'il faudra encore tenir compte de sommes très considérables pour l'équipement. Quelles sont les raisons qui vous ont poussé à vouloir dépenser 147 millions de dollars pour une toute nouvelle installation d'entretien?

M. Franche: Merci, monsieur le président. Tout d'abord, vous faites allusion à un article de la Presse et malheureusement, ces articles ne reflètent pas toujours la réalité. En fait, il s'agit là d'installations complètement différentes. Les installations dont vous parlez s'appellent Cancar. Il s'agit d'installations assez exiguës qui ont été rénovées à titre expérimental. La superficie de ces installations ne se compare pas du tout à celle des nouveaux bâtiments. Le coût de rénovation aurait de toute façon été très élevé, monsieur le président, et les 147 millions de dollars ne servent pas uniquement à la construction du seul bâtiment. Les bâtiments plus l'équipement s'élèvent à 60 à 65 millions de dollars. Il y a toute une série d'autres coûts portant sur une mise au point de nouveaux systèmes informatiques destinés à vérifier toutes les opérations d'entretien pour l'équipement spécialisé.

Il faut également tenir compte des horaires d'ingénieurs-conseils, les dépenses imprévues, etc. Les installations de Pointe Saint-Charles s'étendront sur 70 acres. Les installations actuelles n'ont pas cette superficie. Nous avons besoin de beaucoup d'espace extérieur. De plus, les installations de Cancar sont situées à 14 milles de la gare centrale alors que celle de Pointe Saint-Charles sont à un mille et demi ou deux milles au plus. Il faut donc tenir compte de ce genre de choses, des retards et deuxièmement des coûts plus élevés de même que de l'inefficacité. C'est donc pour ces différentes raisons et pour d'autres également qu'il n'existe aucune comparaison entre les installations en question et les nouvelles installations qui seront construites.

Le président: Votre temps est écoulé, monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Juste . . .

Le président: Une question très rapide alors.

M. Mazankowski: M. Franche pourrait peut-être déposer les documents pertinents qui permettraient aux membres du Comité de se rendre compte du genre d'analyse qui a été faite et qui est à la base des décisions en question. Quelles étaient les conditions du bail conclu pour les installations actuelles? Pourquoi a-t-on conclu un bail de trois ans renouvelable pour

[*Texte*]

point in time. What sort of negotiations did take place between the two parties? My understanding was that there was an impression left that this could have been used as a satisfactory facility. I think that given the fact that VIA is starved for funding, and particularly from the standpoint of re-equipping the system, one would have to wonder why you would spend this kind of money unless it was absolutely necessary, and I think there is an impression out there that there has been some money spent on a facility that may have been more wisely spent in the procurement of equipment.

Mr. Franche: The Cancar facility—I am referring to the one that is existing—is experimental. It was negotiated only for a 3-year period with possible options for the future, because we did not know at that time whether we would have other facilities, but it could handle only LRC equipment. One could have expanded a bit for LRC equipment, and then you would not have been able to handle Transcontinental or conventional equipment to other parts of the country, or rail diesel cars and so forth.

So with respect to the other part of the proposal, which was to take over the whole area, there was no negotiation in that sense because our interest was clearly to an area that needed better railyard facility closer to central station, and also that would be cost efficient. It would have been extremely costly to re-do this whole building to the safety standards of today of the Dominion Fire Commissioner, for example.

Mr. Mazankowski: It is my understanding there were exchanges of correspondence, to say the least, Mr. Chairman, and I am asking, sir, if it would be possible for Mr. Franche to table that information: the lease arrangements, the assessments, the analysis and the exchange of correspondence or any negotiations pertinent to the subject matter.

Mr. Franche: I think with the indulgence of the Chair, Mr. Chairman, I think lease arrangements between a private party and ourselves—I am not sure that it is our practice to make those arrangements public.

Mr. Mazankowski: Is it public funds you are talking about?

Mr. Franche: Yes.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I would like your ruling on that. I think that if this committee here is to examine the annual report, there is an interest that has been raised in the public interest. It has been written about in the media. Surely it is encumbent upon this committee to try to ascertain the facts to ensure that the matter is explained in a proper fashion and that there are no lingering doubts about the decision that was made.

The Chairman: Mr. Franche. Is the lease arrangement complete, or is it still under negotiation?

Mr. Franche: The lease arrangement between Nirvana and ourselves for the existing small Cancar facility is completed and signed.

• 1005

The Chairman: I really have . . . Mr. Deniger.

[*Traduction*]

six ans? Cela laisserait supposer que les choses semblaient satisfaisantes à un moment donné. Quel genre de négociations ont eu lieu entre les deux parties? On semble avoir indiqué que les installations actuelles pourraient suffire. Si l'on tient compte également du fait que VIA a besoin de fonds, si l'on tient compte surtout du fait que l'on doit rééquiper tout le système, on se demande alors pourquoi vous estimez qu'il est nécessaire de dépenser de telles sommes pour de nouvelles installations alors qu'il semblerait plus sage d'acheter de l'équipement.

M. Franche: Les installations actuelles de Cancar sont expérimentales. Nous avons conclu un bail de trois ans avec possibilité de renouvellement. A l'époque nous ne savions pas si nous aurions d'autres installations. En tout cas, ce qui est certain, c'est que ces installations peuvent seulement assurer l'entretien des trains LRC. On aurait pu évidemment apporter certaines améliorations pour ce genre de trains mais cela ne nous aurait pas permis de fournir l'entretien des transcontinentaux ou de l'équipement conventionnel pour d'autres régions du pays ou encore de wagons diesel, etc.

Pour ce qui était de l'autre proposition qui aurait été de racheter toute la zone, aucune négociation n'a été engagée en ce sens étant donné que nous voulions trouver un emplacement équipé de voies ferrées proches de la gare centrale et dont la rentabilité serait assurée. Il aurait été extrêmement coûteux de transformer les installations existantes pour tenir compte des normes de sécurité en matière d'incendie par exemple.

M. Mazankowski: Il y a eu très certainement des échanges de correspondance en la matière, monsieur le président, et j'aimerais que M. Franche dépose les renseignements suivants devant le Comité: les ententes concernant les baux, les évaluations, l'analyse et l'échange de correspondance ou toute négociation pertinente.

M. Franche: Je demande l'indulgence de la présidence, car nous n'avons pas l'habitude de divulguer les ententes entre des sociétés privées et nous-même, comme c'est le cas pour ce bail.

M. Mazankowski: Ne parlez-vous pas de fonds publics?

M. Franche: Si.

M. Mazankowski: Monsieur le président, j'aimerais que vous rendiez votre décision à ce sujet. Si notre Comité doit examiner le rapport annuel, cette question est une question d'intérêt public. On en a fait état dans les media et il incombe au Comité de s'assurer des faits qui ont donné lieu à la décision qui a été prise.

Le président: Monsieur Franche. Le bail a-t-il été signé ou fait-il encore l'objet de négociations?

M. Franche: L'entente concernant le bail entre Nirvana et nous-mêmes pour la petite installation actuelle de Cancar est terminée et le bail a été signé.

Le président: Monsieur Deniger.

[*Text*]

M. Deniger: Évidemment, je fais partie de ceux qui seraient favorables à ce que le plus grand nombre de documents possible soient rendus publics, mais je pense que la question que pose M. Mazankowski est lourde de conséquences. Monsieur le président, avant que vous ne preniez une décision, j'aimerais vous faire penser aux conséquences que cela peut avoir et aux précédents que ce geste peut créer. Si l'on rend public un contrat entre une société de la Couronne et une entreprise privée, comme dans le cas qui nous préoccupe, soit VIA Rail, il faut être prêt à exiger la même chose de la société Air Canada, du chemin de fer Canadien National ou de toute autre société de la Couronne.

Monsieur le président, ce n'est pas parce que je m'oppose à la demande de M. Mazankowski, mais je veux m'assurer que vous êtes conscient des conséquences de votre décision.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I think Mr. Deniger's point is a valid one. I think that in the circumstances if there are any doubts, perhaps the party involved would be only too happy to have the lease arrangements made public.

The Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I suppose the justification for not disclosing this sort of thing in the past was when there was leases or contracts between party and another when there were a lot of other companies in the same business and they are competing for the best deals they can get. Here we have an instance: there is only one rail passenger company operating inter-provincially in Canada and so that there is no problem about competitors finding out what you are getting. One of the problems with some criticism of Crown corporations, some of which is justified and some of which is grossly exaggerated, is that they are more open, more accountable to the public than the private corrporation, and surely this is an instance where this kind of request can be honoured. I do not see what harm possible could be done to VIA Rail or the person to whom they have contracted with. If there was three other passenger railway companies in there trying to get that facility or whatever, I could understand. Maybe there would be some necessary confidentiality but I fail to find it in this kind of instance.

The Chairman: I am reluctant to rule that the contract has to be tabled for a variety of reasons. First of all, there may be terms of confidentiality within the contract. It is between the Crown corporation and the private company. We do not have the agreement of the private company to table the document. I am not sure that our authority extends to the tabling or to the forcing of the tabling of that kind of document but before I would make a definitive ruling, I would like to reflect more on the implications of such a move.

Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I certainly will accept that. Mr. Chairman, if, in the event that you find that it is not proper, I wonder whether it might not be worthwhile considering the ... requesting the appearance of the individuals involved to appear before the commiitee. Perhaps that might be a way of getting around the matter and having the issue at least vetted through this committee.

[*Translation*]

Mr. Deniger: I am among those who would like that as many public documents be made available as possible, but I think that Mr. Mazankowski's question would set a precedent. Before you rule on this, Mr. Chairman, I would like you to think of the consequences that this could have and the precedent that it could set. If we make public an engagement between a Crown corporation and a private enterprise, as is the case here with VIA Rail, the same thing could be asked for Air Canada, CN and all the other Crown corporations.

As such I do not object to Mr. Mazankowski's request, but I just want you to be aware of the consequences when you give your ruling.

M. Mazankowski: Monsieur le président, l'argument de M. Deniger est valable. S'il y a des doutes dans ce cas, la partie en cause ne serait peut-être que trop heureuse de rendre les dispositions concernant le bail public.

Le président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, la raison de la non-divulgation a été par le passé la crainte de la concurrence. Cependant, dans ce cas, il n'existe qu'une seule société de transport de voyageurs dans les différentes provinces du Canada et il n'y a donc pas de problème de concurrence. Quand on critique les sociétés de la Couronne, à tort ou à raison, c'est généralement pour dire qu'elles devraient être plus comptables de leurs activités que les sociétés privées et il s'agit ici certainement d'un cas où la demande du député devrait être accueillie. Je ne vois pas quels dommages pourraient être causés à VIA Rail ou à la société avec laquelle VIA a passé un contrat. S'il y avait trois autres sociétés de transport de voyageurs au pays qui essayaient chacune de conclure une entente concernant les mêmes installations, je pourrais comprendre la nécessité qu'il y a à garder le secret. Ce n'est pas ce qui se passe dans le cas qui nous préoccupe.

Le président: J'hésite à décider que le contrat devrait être déposé pour une quantité de raisons. Tout d'abord, il est possible que le contrat soit de nature confidentielle. Il s'agit d'un contrat pour une société de la Couronne et une société privée. Nous n'avons pas l'accord de la société privée pour déposer le document. Je ne suis pas sûr que nous ayons le pouvoir de demander que le document soit déposé. Cependant avant de rendre une décision définitive, j'aimerais réfléchir davantage aux implications d'une telle initiative.

Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Monsieur le président, j'accepte votre raisonnement. Au cas où vous estimeriez qu'il ne convient pas de déposer ces documents, serait-il bon de demander la comparution des personnes en cause devant le comité. Cela pourrait peut-être nous donner un moyen de contourner la difficulté et de discuter de la question au comité.

[*Texte*]

The Chairman: That is something that the committee itself would have to decide as you know, Mr. Mazankowski, and I will be glad to pursue that after I have had an opportunity to reflect upon the request and what my ruling should be as I think I want to discuss it in more detail with my clerk and I may even want to consult the legal counsel for the House of Commons on this one.

• 1010

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, on the same point of order, relating to, for example, the four maintenance centres to be constructed. Each one says: "Long-term leases presently being negotiated with CN."

You might just as well inquire about those as well because I suspected it is usually on land that CN got for nothing.

I was going to ask Mr. Franche if he would let us have those agreements.

The Chairman: I cannot deal with agreements that have not yet been signed, Mr. Benjamin, to begin with. Furthermore, that was one of the considerations I wanted to reflect upon to determine whether or not releasing that contract would in fact have a deleterious effect upon the negotiation of other contracts from the point of view of VIA Rail. With that, I am going to move on to Mr. Campbell. I will rule later on this one. Mr. Campbell, please.

Mr. Campbell (LaSalle): Thank you, Mr. Chairman. I have just a couple of reflections on one of the paragraphs noting that there was a 20% reduction in revenue; another area mentions that:

> Besides providing better service, VIA has a commitment to control costs with implementation of cost reduction strategies. During 1982 considerable effort was directed to improving management practices and accountability and optimizing organizational efficiency.

Further on it continues:

> The corporation has also prepared a long-range directional plan and a comprehensive five-year business plan.

This interests me, and if the chairman would permit me, I will zero in on particularly the west Island of Montreal. The route from Dorval to Ottawa over the years has been a fairly important track. It has served both the west end of Montreal and the Ottawa area. The problem has been going on for years. We keep hearing the same thing, that it is an old system, an old track, and yet they tell me that hundreds of thousands of dollars have been spent on that corridor, especially this year where there has been a terrible amount of cold. The system has gone completely berserk. People have got on the train in Montreal at 10.00 in the morning, arrived here at 3.00, left the next morning, and vice-versa. This does not promote very good business and does not encourage our people to use that excellent facility.

[*Traduction*]

Le président: Le comité lui-même devra en décider, monsieur Mazankowski, et nous pourrons étudier cette suggestion après que j'aurai eu la possibilité d'étudier la demande afin précisément de rendre une décision. J'aimerais discuter de la question plus en détail avec mon greffier et même consulter le conseiller juridique de la Chambre des communes.

M. Benjamin: Monsieur le président, à ce même sujet, j'ai une question au sujet des quatre centres d'entretien à construire. Pour chacun de ces centres, on dit: «On négocie présentement avec le CN des bails à long terme.»

J'aimerais qu'on fasse enquête à ce sujet aussi, car je pense bien que d'habitude, il s'agit de terrains que le CN a acquis gratuitement.

Je voudrais savoir si M. Franche pourrait nous montrer ces ententes.

Le président: Nous ne pouvons demander à voir des ententes qui ne sont pas encore signées, monsieur Benjamin. Qui plus est, c'est justement un des points sur lesquels j'aimerais réfléchir davantage, afin de déterminer si oui ou non la publication de ce contrat pourrait avoir un effet néfaste sur les négociations d'autres contrats par VIA Rail. Maintenant je donne la parole à M. Campbell. Je prendrai une décision au sujet de votre demande plus tard. Monsieur Campbell, s'il vous plaît.

M. Campbell (LaSalle): Merci, monsieur le président. Je voudrais faire quelques remarques sur un des paragraphes où il est dit que VIA Rail a subi une réduction de 20 p. 100 de ses revenus; dans un autre paragraphe on lit ce qui suit:

> Parallèlement à l'amélioration de ses services, VIA s'est engagée à restreindre ses prix de revient par l'adoption de stratégies visant à la réduction des coûts. Au cours de 1982, la compagnie s'est également efforcée d'améliorer les méthodes de gestion, la responsabilité redditionnelle et de maximiser l'efficacité.

Et plus loin on lit aussi:

> La société a en outre conçu un plan directeur à long terme et un plan d'entreprise quinquennal.

Voilà qui m'intéresse, et si le président me le permet, je voudrais concentrer mes questions sur la situation de la partie ouest de l'île de Montréal. La ligne Dorval-Ottawa a toujours été assez importante. Elle a desservi l'ouest de Montréal et la région d'Ottawa. Il y a un problème qui dure depuis des années. On entend toujours la même chose, c'est-à-dire que c'est un vieux système, une vieille voie ferrée, et pourtant on m'a dit qu'on a dépensé des centaines de milliers de dollars sur cette ligne, surtout cette année, où on a connu de très grands froids. Le service est complètement détraqué. Les gens peuvent prendre le train à Montréal à 10 heures du matin, arriver ici à Ottawa à 15 heures et ne pouvoir repartir que le lendemain matin, et vice versa. Ce n'est pas très bon pour les affaires, et ça n'encourage pas les gens à utiliser cet excellent moyen de transport.

[*Text*]

I would like to ask you if there are any plans. As I have noted in here, it says:

> Nevertheless, VIA should stand ready to be measured on a commercial basis with respect to routes which it deems to have the potential to become commercially viable.

This does not have the potential . . . it has—it can be commercially viable and recognized as an intercity facility.

Are there any plans or a report which says, now, after all these years, what is going on? Do we have to build a new track, what is wrong with those facilities? If the temperature falls below 32 degrees, we are dead. Business people make appointments. I use that line frequently and I just cannot depend on it on one end or the other, even if I give myself an hour. Now that you have removed the bus—I will let you answer those couple of questions.

First of all, the track. Are there any plans to provide to you a report which says, we have to close the line down. I talked to the engineers and I talked to the train men and I talked to the inspectors and they all tell me the same thing.

• 1015

There is no communication with them as to what we can do about it. Now, they have changed the schedules and a lot of business people tell me once they get accustomed to one particular schedule, they arrive at the station and the schedules have changed. You might say: Well it is up to them to verify. They would hope that the 7.30 a.m. schedule that we fought over and were able to obtain was excellent because we can get the train here from Dorval at 9 a.m., so the latest he can start his meetings is 9.30 a.m.. Now that has been changed to 8.01 a.m. and usually with the tardiness of that damn train, you know, you cannot get to downtown Ottawa until 11 a.m.. Then there is the removal of the VIA bus. Probably it is a cost factor but it was useful not only to the businessmen . . .

Now it is a $6 or $7 ride downtown, but students use that train, housewives use that train to come relatives in Ottawa. That is $14 or $15 return; it is very expensive for them and that bus became more and more necessity to their expenses.

Either you are cutting yours and increasing theirs, I do not know who can best afford it, but if you could just give me some information on those three points for now, Mr. Franche, I would appreciate it.

Mr. Franche: Thank you very much, Mr. Chairman. The hon. member is quite right that it is a very unfortunate piece of track that we have between Montreal and Ottawa where we have, more often than we like, failures of the control system of the CTC. These, by the way, do not only occur in cold weather; they also occur in rather rainy seasons. In all the technicalities, I am not as familiar as that, although Mr. Guiney here knows it rather well.

[*Translation*]

Je voudrais savoir si vous avez des plans à ce sujet. Dans votre rapport, il est dit:

> Quoi qu'il en soit, VIA est disposée à se faire évaluer, quant à sa performance commerciale, sur les parcours qu'elle considère comme viables sous ce rapport.

Il semblerait que cette ligne n'a pas de potentiel, à mon avis, elle a un potentiel ce pourrait être commercialement rentable, et reconnu comme une voie interurbaine.

Avez-vous des plans préparés ou un rapport qui explique exactement ce qui se passe après toutes ces années? Faut-il construire une nouvelle voie ferrée, qu'est-ce qui cloche dans ces installations? Si la température tombe au-dessous de zéro, plus rien ne fonctionne. Les gens d'affaires ont des rendez-vous qu'ils veulent respecter. J'utilise moi-même cette ligne souvent, et maintenant je ne peux plus m'y fier, à un bout ou à l'autre, même si je m'accorde une heure de plus. Vous avez enlevé le service d'autobus. Alors je vous demanderais de répondre à quelques questions.

D'abord, la voie ferrée. Avez-vous demandé un rapport préconisant qu'on abandonne cette ligne. J'en ai discuté avec des ingénieurs, des cheminots, des inspecteurs, et ils me disent tous la même chose.

Il n'y a pas de communication avec les inspecteurs pour savoir ce que nous pouvons en faire. Or, ils ont changé les horaires et bon nombre de gens d'affaires me disent qu'une fois qu'ils s'habituent à un horaire, il leur arrive de se rendre à la gare pour constater que les horaires ont été modifiés. Vous direz: C'est à eux de vérifier. Ils estiment que le train de 7h30 qu'on a réussi à obtenir est excellent puisqu'il leur permet d'arriver à 9 heures par le train de Dorval et de commencer leurs réunions à 9h30 au plus tard. Or, cet horaire a été modifié et, compte tenu des retards habituels de ce train infernal, il est impossible d'arriver au centre-ville d'Ottawa avant 11 heures. Puis, on a supprimé la navette de VIA. Les coûts d'exploitation étaient probablement trop élevés, mais cette navette était utile non seulement à l'homme d'affaires . . .

Pour se rendre au centre-ville, il faut payer 6$ ou 7$; et pourtant, les étudiants, les femmes au foyer empruntent ce train pour venir rendre visite à leur parenté à Ottawa. L'aller et le retour coûtent donc 14$ ou 15$; c'est un prix très élevé pour ces gens qui voyaient leurs dépenses majorées encore une fois.

Je ne sais s'il faut couper vos dépenses ou augmenter les leurs; je ne sais qui est plus apte à se le permettre mais j'aimerais que vous me donniez de plus amples renseignements sur ces trois questions, monsieur Franche.

M. Franche: Merci beaucoup, monsieur le président. L'honorable député a tout à fait raison de dire que le tronçon Montréal-Ottawa n'est pas le meilleur en ce sens qu'il subit des pannes du contrôle de système de la C.C.T. un peu trop souvent. Ces pannes, soit dit en passant, ne se produisent pas uniquement par temps froid, mais également lorsqu'il pleut beaucoup. Je ne connais pas très bien tous les aspects techniques de la question; par contre, M. Guiney les connaît à fond.

[*Texte*]

If I take for example the VIA bus. The VIA bus was costing us quite a bit of money. We have made instead arrangements with one of the best—I think—public transportation systems in a city, which is OC Transpo, to serve the station regularly. So I think from that point of view, even for the students, they still have to take the bus somewhere so they can get it at the station and get onto the circuit and that takes them wherever they want to go. You are quite right, the distance from the station to downtown Ottawa—I took it again yesterday—a taxi is roughly $5, that is right. So, for the businessman there is that cost. He still has the option, of course, of taking the bus but he often prefers to take the taxi.

It was a question—I think—of economy from our point of view, while assuring ourselves that one could take the public transportation. It is also a fact that it is an Ottawa station. It is one of the few stations where those that are from the Ottawa region use their cars get free parking on the other hand, so they can have access. A lot of people would use their cars—those from the Ottawa region; not those from Montreal, obviously. So those were the reasons why, with the high cost and the ability of having OC Transpo provide the service, we shifted to that.

We have not noticed from that point of view—I think—a reduction; in fact the business on the Montreal-Ottawa line has continued to pick up. If I recall well, I think in 1983 it was roughly 6% above the previous year, which is quite an improvement compared to most other lines of VIA. We had a difficult year in 1983 and we just held our own but Ottawa picked up by roughly 6%. When it comes to the schedule itself, we have tried to . . . I know that when we changed it last spring some businessmen spoke to me and complained about it. On the other hand, our marketing people were telling us that what we call the VIA fares are visiting friends and relatives, the business would pick up quite a bit and it did because we have the other part. So we have had a bit of a difficulty on the business side under VIA-1, but we have had more business under the coach side. That is always a sort of trade-off.

We have managed to bring in one of the schedules, that 1 hour and 59 minutes, by arranging meets. The other problem has to be to arrange meets because it is single track out there.

• 1020

So, I do not know, what is the latest schedule, Bert? Do you know the schedules now?

Mr. B. Guiney (Vice-President, Operations, VIA Rail Canada, Inc.): In terms of departures?

Mr. Franche: Departures and so forth and what arrangements we have made at the moment.

[*Traduction*]

Je vais prendre l'exemple de la navette de VIA Rail. Cette navette nous coûtait assez cher. Pour la remplacer, nous avons conclu des arrangements avec un des meilleurs systèmes de transport en commun d'une zone urbaine à mon avis, OC Transpo; OC Transpo se rend à la gare à intervalles réguliers. Alors, pour les étudiants, qui auraient à prendre un autobus de toute façon pour se rendre ailleurs, ceci est un avantage: ils peuvent prendre un autobus à la gare; ils ont donc déjà emprunté le réseau qui peut les amener où ils veulent aller. Vous avez tout à fait raison de dire que pour se rendre en taxi de la gare au centre-ville d'Ottawa, il faut dépenser environ 5$ j'ai moi-même pris un taxi hier et je peux vous dire que c'est exact. Par conséquent, pour l'homme d'affaires, il s'agit d'une dépense supplémentaire. Bien entendu, il pourrait prendre l'autobus, mais le plus souvent, il préfère le taxi.

Nous avons pris cette décision pour des raisons d'ordre économique, tout en nous assurant qu'il serait possible d'emprunter le réseau de transport en commun. Il ne faut pas oublier qu'il s'agit d'une gare d'Ottawa, une des rares dans la région où il est possible d'y laisser sa voiture gratuitement, ce qui en facilite l'accès. Bon nombre de gens de la région d'Ottawa utiliseraient leurs voitures; mais ce n'est pas le cas des gens de Montréal, bien entendu. Mais voilà pourquoi nous avons choisi ce système, étant donné le coût élevé et la possibilité de charger OC Transpo du service de liaison.

Ce choix n'a pas donné lieu à une réduction du trafic, du moins, de notre point de vue; en réalité, le trafic du tronçon Montréal-Ottawa semble avoir augmenté. Si je me souviens bien, en 1963, le trafic avait augmenté d'environ 6 p. 100 par rapport à l'année précédente, une amélioration considérable par rapport à la plupart des autres lignes de VIA Rail. L'année 1983 a été difficile; nous nous en sommes tirés de peine et de misère; mais le trafic du tronçon Montréal-Ottawa a enregistré une augmentation d'environ 6 p. 100. Quant à l'horaire preprement dit, nous avons tenté . . . Je sais que lorsque nous l'avons changé au printemps dernier, certains hommes d'affaires s'en sont plaints. Par contre, notre service de commercialisation nous a dit que si l'on constatait un fléchissement du côté des gens qui se rendent à Ottawa pour visiter des amis et des parents, on constatait également une augmentation sensible du nombre d'hommes d'affaires; ce qui fut le cas, étant donné les autres services. Nous avons donc certains petits problèmes d'ordre commercial pour VIA-1, mais par contre, nous avons enregistré une augmentation du nombre des passagers. Il y a toujours une certaine compensation.

Nous avons réussi à réaliser le parcours en 1 heure et 59 minutes de temps, en prévoyant les croisements. Il existe un autre problème, celui de prévoir les croisements, parce qu'il s'agit d'une voie unique.

Je ne sais pas quel est le plus récent horaire; Bert, êtes-vous au courant des horaires actuels?

M. B. Guiney (vice-président, opérations, VIA Rail Canada Inc.): Vous voulez dire des départs?

M. Franche: Des départs, entre autres choses, et des arrangements que nous avons conclus à l'heure actuelle.

[*Text*]

Mr. Guiney: From the point of view of the schedules, the schedules are changed twice per year; that is the opportunity to change them twice per year. The schedules that are planned for the summer of 1984 are similar to those that are in effect for the winter of 1983-1984, so there are no particular changes.

Mr. Franche: No particular changes.

So on the question of tracking, Mr. Chairman, we have not really identified extensive improvements from our point of view at this stage, until we come to a conclusion about what should be the future of that track in terms of possible higher speed on a dedicated track. We are completing a report right now as to whether it should be a dedicated track versus a shared track to get higher speeds and less interference because then any money we would spend on that would be wasted.

We hope to come to at least present our report to the government in the next month or so and it will depend on those conclusions. It does not take only several hundred thousand to repair the existing track. There is quite a bit of work. Work has been done, mainly by CN and CP. I know, for example, that we had a quite a few delays due to work, I think at a diamond crossing over between CN and CP. Maybe, Mr. Guiney, with your permission, Mr. Chairman, could explain this from what he recalls, what has been done in the past year on the track between Ottawa and Montreal, if you so wish, Mr. Chairman.

The Chairman: Do you wish, Mr. Campbell, that kind of detail?

Mr. Campbell (La Salle): That could be interesting because it has been so many years that we have been hearing the same thing. When VIA five years ago was to take over, there had been some discussions, and rightfully so, that VIA would use the CN tracking and there was a double-tracking on the CP line for the freight. And, therefore, it would eliminate a lot of the tardiness of the passenger service. It has always been second-class. But this has never been done so the situation has remained exactly the same, if not worse. I asked Mr. France: something has to be done. You are either going to do electrification, or you are going to close it down, because eventually . . . you know, you are running sometimes only one coach on that. And that is simply because the people cannot depend on that line.

So I would like you to tell me, are you going to improve the line? Are you going to use the double-tracking because of the CP line which was originally suggested five years ago to alleviate the problem of tardiness on the passenger line between Dorval or Montreal and Ottawa. And if you have some information regarding upgrading that particular, I and many of the west island communities would certainly be pleased to hear from you. Sure, Mr. Chairman, thank you.

[*Translation*]

M. Guiney: Les horaires sont modifiés deux fois par an; c'est-à-dire que nous avons la possibilité de les modifier deux fois par an. Les horaires prévus pour l'été de 1984 sont semblables à ceux qui sont en vigueur pour l'hiver 1983-1984; Il n'y a donc pas de changement important sur ce plan.

M. Franche: Pas de changement important.

Pour ce qui est des voies ferrées, monsieur le président, nous ne savons pas, à ce stade-ci, quelles améliorations importantes s'imposeraient si l'on voulait augmenter la vitesse des trains sur les voies réservées au transport des passagers. Nous sommes en train de terminer un rapport sur cette question de à savoir si une voie consacrée au transport des passagers serait préférable à une voie partagée ou mixte, si elle nous permettrait d'atteindre des vitesses plus grandes et d'éviter les interruptions; nous attendons les conclusions de ce rapport avant d'agir, car toute somme versée de façon anticipée serait gaspillée.

Nous espérons pouvoir comparaître devant le Comité pour présenter notre rapport au gouvernement dans le mois ou les quelques semaines qui viennent; tout cela dépendra des conclusions. La réparation des voies actuelles ne coûte pas seulement plusieurs centaines de milliers de dollars. Elle nécessite beaucoup de travaux. Le CN et le CP se sont en grande partie chargés des travaux. Je sais, par exemple, que bon nombre de retards sont imputables aux travaux à un coeur de traversée utilisé tant par le CN que par le CP. Si vous le permettez, monsieur le président, M. Guiney pourrait nous expliquer les travaux dont il se souvient et qui ont été entrepris l'an dernier sur le tronçon reliant Ottawa et Montréal.

Le président: Monsieur Campbell, voulez-vous ce genre de détails?

M. Campbell (La Salle): Il serait très intéressant de connaître ces renseignements car nous entendons les mêmes choses depuis bon nombre d'années. Lorsque VIA Rail devait se charger de ces questions il y a cinq ans, on disait, et à juste titre, que VIA Rail utiliserait les voies du CN et qu'on dédoublerait celles du CP pour le transport des marchandises. On cherchait ainsi à éliminer les retards des services voyageurs. Ces derniers ont toujours été de second ordre. Mais ces projets sont restés sans lendemain et la situation n'a changé en rien, si ce n'est qu'elle est devenue pire. J'en ai parlé à M. Franche: Il faut faire quelque chose, soit électrifier, soit abandonner, car vous savez, il arrive parfois qu'un seul wagon soit déplacé sur cette ligne. La raison en est simple: Les gens ne peuvent tout simplement pas se fier au système.

Dites-moi donc si vous allez apporter les améliorations? Allez-vous procéder au dédoublement des voies du CP, solution qui avait été proposée il y a cinq ans comme mesure visant à améliorer le service passagers entre Dorval ou Montréal et Ottawa. Par ailleurs, si vous avez des renseignements au sujet de la remise en état qui vise les localités de l'ouest de l'île, je sais que plulieurs d'entre-elles vous sauraient gré de nous en faire part. Oui, monsieur le président, j'aimerais qu'on me donne ces renseignements.

[*Texte*]

Mr. Franche: Mr. Chairman, there is no specific or large amount of money if you want, in this year's budget for example, for upgrading that line because of, do we or do we not go to a high-speed type of rail with dedicated tracks versus share tracks. That is our dilemma. At the moment our work is almost complete. And once we report to the government, we will have to get some sort of a decision. The funding costs are high.

If one decides that we do not go ahead with it, then one has to decide as to whether to improve the present trackage from Montreal to Ottawa over the CN line. One can ask the question, maybe we could link up with the CP because they have applied for abandonment from Ottawa to Vankleek Hill, if I recall well, and therefore one could say one will have almost a dedicated regular type of line on there and then you would spend your money on that part of it and you would not be in conflict with freight, at least not from Vankleek Hill to Ottawa.

• 1025

Those decisions unfortunately depend quite a bit on the question of shared versus dedicated tracks at the moment. We have not programmed any large amounts of money for that. It remains a schedule that varies from 1 hour and 59 minutes to about 2 hours and 10 minutes when all goes well. You are quite right.

I should also tell the committee, I think, that from one point of view we are getting a lot better co-operation, for example, with CN on planning the work blocks for next summer. Mr. Guiney (xxx verified) sits on a committee with CN which meets every week and they are now into the planning of work blocks. That will help to minimize some of the delays we have had. That was one element of frustration. How much we are planning for Ottawa, I cannot tell you, but generally there are work blocks across the country, either the immediate plans or next summer's work programs, so that we can try to minimize interruptions. For example, what they can do at night instead of in the daytime and so forth. Those are discussed and negotiated on a regular basis. We will try to improve the system from that point of view, but we have no major expenditures.

If you so wish, Mr. Guiney can perhaps summarize what has been done in the past year or two on that line.

The Chairman: I am afraid we will have to forgo that for the moment because Mr. Campbell's time is up.

Mr. Campbell (LaSalle): Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Campbell. Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Thank you, Mr. Chairman. To start with, on the construction of these maintenance centres. The Minister of

[*Traduction*]

M. Franche: Monsieur le président, le budget de cette année ne prévoit pas une affectation de sommes précises ou considérables à la remise en état de ce tronçon, car nous n'avons pas encore tranché la question de savoir si l'on veut des voies rapides pour le transport des voyageurs ou des voies qui serviraient à transporter et les voyageurs et les marchandises. Voilà le dilemme. À l'heure actuelle, nos travaux sont presque terminés. Il faudra en arriver à une décision dans un sens ou dans l'autre, au moment de la présentation du rapport au gouvernement. Il s'agit d'un financement d'envergure.

Si l'on décide de ne pas y donner suite, il faut alors décider s'il convient d'améliorer les voies actuelles reliant Montréal et Ottawa de préférence à celles du CN. On peut se poser cette question. Nous pourrions faire la fonction avec les voies du CP car le CP a demandé à abandonner le service d'Ottawa à Vankleek Hill, si je me souviens bien; on pourrait donc dire que nous disposerions d'un tronçon pratiquement réservé aux voyageurs. Nous pourrions investir des sommes pour améliorer ce tronçon, ce qui éviterait le conflit entre les services voyageurs et le transport des marchandises, du moins pour ce qui est du parcours Vankleek Hill-Ottawa.

Malheureusement, ces décisions dépendent en grande partie d'une autre décision, à savoir si l'on préfère consacrer certaines voies uniquement au transport des voyageurs. Aucune somme considérable n'a été affectée à ce projet, pour le moment. Il faut donc compter entre une heure 59 minutes et deux heures dix minutes pour faire le parcours lorsqu'il n'y a pas de contretemps. Vous avez tout à fait raison.

Je tiens également à signaler au Comité que le CN nous donne une meilleure collaboration dans la planification des travaux prévus pour l'été prochain. M. Guiney siège à un comité qui réunit des représentants du CN et qui tient des réunions toutes les semaines; les membres de ce comité sont en train de faire la planification des travaux. Ainsi, le nombre des retards que nous avons connus sera réduit. Ces retards étaient une des causes de frustration. Je ne peux pas vous dire quels sont les travaux prévus pour Ottawa, mais de façon générale, des travaux seront entrepris dans toutes les régions du pays, soit dans un avenir immédiat, soit au cours de l'été prochain; nous pourrons donc essayer de réduire au minimum les inconvénients. Par exemple, certains travaux pourront être faits durant la nuit plutôt que durant le jour. Ces travaux font l'objet de discussions et de négociations de façon régulière. Nous tenterons d'améliorer cet aspect du système, mais nous n'avons pas prévu de dépenses considérables.

Si vous le voulez, M. Guiney pourrait résumer les travaux qui ont été entrepris depuis un an ou deux sur ce parcours.

Le président: Malheureusement, il faudra remettre cela à plus tard, car le temps de parole de M. Campbell est écoulé.

M. Campbell (LaSalle): Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Campbell. Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Merci, monsieur le président. Tout d'abord, je vous poserai des questions au sujet de la construction de ces

[*Text*]

Transport and I believe VIA Rail received representations from the Government of New Brunswick, the railway brotherhoods, the City of Moncton and I believe some other groups, wanting to know what caused VIA Rail to make the final decision to locate that maintenance facility in Halifax instead of Moncton. Moncton is "the" railway town in the Atlantic provinces.

I have here a letter from the railway carmen which says:

Many in the community consider it political, 1984 being an election year, it being built in the Hon. Gerald Regan's constituency for starters. The tradeoffs were made years ago when Halifax got the National Harbours Board, the Canadian Armed Forces base and the international . . .

Mr. Nowlan: That is a harbour, for Lord's sake.

Mr. Benjamin: —"airports".

I would like to know, Mr. Chairman: Did VIA Rail makes this decision entirely on its own or did it have to consult with the Ministry of Transport?

The Chairman: I just wish to advise the witness that he may answer that question. He is not obliged to comment on the political aspect of the question.

Mr. Benjamin: I would be glad if he did.

Mr. Franche: Mr. Chairman, the whole question of maintenance facilities is one of the projects that was looked at over a rather long period of time. I do not dare say it was well planned. Perhaps someone would say, good planning, I am not sure, but it was planned, shall we say.

That started back in 1980 when a report was requested by VIA from CN Rail as to what could be done to really modernize maintenance facilities across the country instead of maintaining equipment in open air, open yards, in disconnected concepts.

The report at that time which was worked over but has remained about the same because time has changed the financial figures, stated that there should be maintenance facilities at Halifax, Montreal, Toronto, Winnipeg and Vancouver, that the two main facilities would be at Montreal and Toronto and at a place like Halifax.

• 1030

That is because Halifax was the turnaround point, which is basically more on servicing than the actual repairs in detail, and so forth—the servicing aspect; you turn around your train, you service it, you re-supply it, you clean it, you do what you have to do, and some of the urgent or required repairs, and your train comes back. That was the reason for Halifax. In no way does it modify any type of work we may wish done in the shops, in the main shops of Moncton, which are excellent facilities. And these are not facilities to replace main shops; these are facilities to replace open-air type of maintenance

[*Translation*]

centres de maintenance. Le ministre des Transports et moi-même avons entendu dire que le gouvernement du Nouveau-Brunswick, les fraternités des cheminots, la ville de Moncton et d'autres groupes ont demandé à VIA Rail pourquoi on avait décidé d'établir les installations de maintenance à Halifax plutôt qu'à Moncton. Dans les provinces de l'Atlantique, Moncton est considérée comme étant le centre des activités ferroviaires.

Je vous cite un extrait d'une lettre de cheminot:

Dans notre localité, nombreux sont ceux qui estiment que la construction de ces installations dans la circonscription de l'honorable Gerald Regan relève d'une décision politique, 1984 étant une année d'élection. On avait convenu de faire certains échanges il y a bon nombre d'années; Halifax a obtenu le Conseil des ports nationaux, une base des forces armées canadiennes et le . . .

M. Nowlan: Mais Halifax est un port, bonté divine!

M. Benjamin: . . . «un aéroport international».

Monsieur le président, je tiens à savoir ceci: la société VIA Rail a-t-elle pris cette décision elle-même ou a-t-elle consulté le ministère des Transports?

Le président: Je tiens à signaler au témoin qu'il peut répondre à cette question. Il n'est pas tenu de se prononcer sur l'aspect politique de la question.

M. Benjamin: J'aimerais qu'il le fasse.

M. Franche: Monsieur le président, les installations de maintenance sont un des projets que nous avons étudiés pendant assez longtemps. Je n'ose pas prétendre que la planification était des meilleures. On pourrait dire qu'il s'agit d'une bonne planification; je n'en suis pas si sûr; disons tout simplement que ce projet a été planifié.

Cela remonte à 1980 lorsqu'un rapport a été commandé au CN par VIA Rail; on voulait savoir comment moderniser les installations partout au pays au lieu d'effectuer certains travaux à ciel ouvert, et au petit bonheur.

Le rapport en question a été étudié mais la situation est demeurée sensiblement la même étant donné que le temps a changé les considérations financières; selon le rapport, des installations de maintenance devraient être situées à Halifax, à Montréal, à Toronto, à Winnipeg, et à Vancouver; les deux principales installations devraient se trouver à Montréal et à Toronto et dans une ville comme Halifax.

Cela s'explique par le fait que c'est à Halifax que les trains font demi-tour, ce qui signifie tout un travail d'entretien plutôt que des réparations de détail, etc.; c'est donc une question ici d'entretien. Le train fait demi-tour, vous remettez les choses en ordre, vous nettoyez, vous rechargez les diverses réserves, vous faites ce qu'il y a à faire, et avec cela certaines réparations absolument indispensables, pour que le train puisse revenir. Voilà pourquoi Halifax a été choisi. Mais cela ne modifie en rien le type de travail que nous demandons aux ateliers de faire, je pense aux ateliers principaux de Moncton, qui offrent

[*Texte*]

facilities, or a few wooden buildings in the open air we had, for example, in Toronto at Spadina. That was the purpose of installing it in Halifax, the turnaround point for servicing purposes.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I would like to ask also . . . I believe in the agreement with the railroads there is provision for bonuses or penalties for on-time performance.

Mr. Franche: Yes.

Mr. Benjamin: I am sure you are aware, Mr. Franche, of the study done by Transport 2000 Quebec for the period December 15 to 26. Trains 14, 15, 16 and 17 . . . Of the 48 departures and arrivals, three were on time; 45 were late. On trains 20, 21, 22, 23, 24 and 25, from December 15 to December 26, of the 72 departures and arrivals, 37 were late, 35 on time. Was the railway penalized for any of that and, if so, for how much?

Mr. Franche: Mr. Chairman, I cannot answer you at the moment exactly which part applied as penalty to the railway and by how much. I do not have any of those figures. It is a complex formula that exists between the railways and ourselves, which, by the way, is one of the things we are trying to discuss and modify to be more to our advantage as a company. That is part of negotiations at the moment. So, I cannot answer you that. We are not pleased at all with the performance, but we had a derailment in extremely difficult weather conditions and we had snow on top of that and it was very difficult to re-establish the service. While we had that difficulty, our trains were late; we could not pass them through. We managed in between points to bus and reconnect them to some of our trains and we still moved our people. Unfortunately late, but we moved them. If the committee wishes . . . I looked in detail and we are still holding a post-mortem between CN and ourselves right now as to what really went wrong in certain detailed areas where we can correct it in the future. But out of 2,630-odd trains, we only cancelled three. We were late. We transported 314,000 people more than last year, but we were late.

The Chairman: Who died? VIA or CN?

Mr. Franche: I do not know.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I am relying on my memory but a year or so ago, when Mr. Franche is looking up these figures, and I presume he will be able to find them for us later, as to what rewards or penalties there were for both railways for on-time performance or lack of it. As I recall, a little over a year ago, CP and CN owed VIA Rail something in the order of $11 million for passes—the value of passes for CN and CP

[*Traduction*]

des installations excellentes. Il ne s'agit donc pas de remplacer les ateliers principaux; il s'agit simplement de remplacer certaines de nos installations à ciel ouvert, ou quelques structures de bois ouvertes à tout vent comme nous en avions à Spadina, près de Toronto. Voilà donc exactement pourquoi nous avons fait cela à Halifax, parce que les trains y font demi-tour et qu'il y a tout cet entretien dont je parlais.

M. Benjamin: Monsieur le président, j'aimerais également poser une question . . . Dans l'entente conclue avec les chemins de fer, un article prévoit des primes, ou des pénalités, en fonction de la ponctualité du service.

M. Franche: Oui.

M. Benjamin: Vous avez certainement entendu parler, monsieur Franche, de l'étude faite par Transport 2,000 Québec pour la période allant du 15 au 26 décembre. Les trains 14, 15, 16 et 17 . . . sur 48 départs et arrivées, trois étaient à l'heure, 45 avaient donc du retard. Pour les trains 20, 21, 22, 23, 24 et 35, du 15 au 26 décembre, sur 72 départs et arrivées, 37 avaient du retard, 35 étaient à l'heure. La compagnie de chemin de fer a-t-elle été dans ce cas pénalisée, et de combien?

M. Franche: Monsieur le président, je ne peux pas vous dire exactement ce qui correspondrait à une pénalité qui aurait été imposée. Je n'ai pas les chiffres. Il s'agit d'une formule complexe sur laquelle les chemins de fer et nous-mêmes nous sommes entendus, et c'est précisément une des choses que nous cherchons à rediscuter et à modifier dans le sens de notre plus grand avantage. Cela fait partie de nos négociations du moment. Je ne peux donc pas vous répondre là-dessus. Je puis vous dire que nous ne sommes pas du tout satisfaits des résultats du service, mais il faut dire que nous avons eu un déraillement dû à des conditions météorologiques extrêmement défavorables, auxquelles se sont ajoutées les chutes de neige, et il a été très difficile de rétablir le service ferroviaire. Par suite, nos trains ont eu du retard; les trains ne passaient tout simplement pas. Dans certains cas, nous avons eu à faire appel à un service d'autocars, pour pouvoir ensuite faire réembarquer les passagers dans nos trains, et en gros nous avons réussi à les transporter. Avec beaucoup de retard malheureusement, mais ils ont été transportés. Si le Comité le désire . . . J'ai regardé cela de près, et nous en sommes encore avec CN à régler les comptes de cette affaire, pour essayer notamment de voir où les choses ont mal tourné, afin de pouvoir prendre des dispositions pour l'avenir. Mais, sur 2,630 et quelques trains, nous n'en avons annulé que trois. Il y avait du retard. Nous avons transporté 314,000 passagers de plus que l'an dernier, mais effectivement avec du retard.

Le président: Dans ce règlement de compte, qui est le plus touché, VIA ou CN?

M. Franche: Je ne sais pas.

M. Benjamin: Monsieur le président, je vais ici citer de mémoire, pour M. Franche, lorsqu'il cherchera les chiffres que nous lui demandons, concernant les primes ou les pénalités qui ont été accordées ou imposées aux deux sociétés de chemin de fer en fonction de la ponctualité du service. Si je me souviens bien, il y a un peu plus d'un an, CP et CN devaient à VIA Rail quelque chose de l'ordre de 11 millions de dollars correspon-

[*Text*]

employees—and those two railroads have paid over something like $3 million, and then they got most of it back for on-time performance. What is the situation? Do they still owe you money for passes? Are they still supposed to pay you?

• 1035

If so, have they paid you, or do they just deduct it from the bills they send you?

Mr. Franche: We have an arrangement where they pay us now for passes, CN and CP. The volume of money we get from passes is a lot higher with CN than with CP. That is, however, the incentive . . . or sorry, hold on. The maximum incentive they can claim is based on a percentage of our gross passenger revenues and they have never claimed the full amount.

Mr. Benjamin: I hope not.

Mr. Franche: No, they have not and so from that point of view but still we want to modify that. From a fast point of view, if you will give me 30 seconds, Mr. Chairman,..maybe you could explain it better to the committee, Burt. I know you have been involved quite a bit. It is one of the items we are renegotiating at the moment.

Mr. Guiney: From the point of view of the incentive fund itself for on-time performance, as Mr. Franche has pointed out, it is based on a percentage of VIA's gross revenue. Insofar as pass revenues are concerned, CN and CP where they honour passes, there is . . . they pay an amount equal to a proportion of the fare between the two points, and the revenue accruing to VIA is calculated on the tickets used and then forwarded to VIA Rail.

Mr. Benjamin: And do they owe you money or are they keeping it paid up?

Mr. Franche: They are paying up.

Mr. Guiney: The payment at the moment is current, to my understanding.

Mr. Benjamin: Okay. Do they still . . .

The Chairman: You have about three minutes left, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Okay. I will save another question on that for the second round if we get one. I have been moving from east to west, if you noticed Mr. Chairman. On this reinstated train, Winnipeg-Edmonton, VIA sent us a nice letter and a copy of the proposed schedule, but it only lists the three points for arrival date, for departure and arrival times. On the trip between Winnipeg and Saskatoon, if you have a detailed schedule, I would like to know . . . I presume you will be still making a stop at Watrous, because it is a sub-division and crew change, and I would like to know if it is your intention to reinstate Raymore as the flag stop?

[*Translation*]

dant à la valeur des laissez-passer des employés du CN et du CP, et les deux compagnies n'ont eu à payer que quelque trois millions de dollars, le reste correspondant précisément aux primes de ponctualité. Où en sont les choses, maintenant? Est-ce que les deux compagnies vous doivent encore de l'argent pour ces laissez-passer? Doivent-elles vous régler?

Dans ce cas, vous ont-ils payés, ou y a-t-il eu simplement déduction des factures que l'on vous a envoyées?

M. Franche: Nous nous sommes entendus pour que ces compagnies nous paient les laissez-passer, ceux de CN et CP. La somme correspondant à la valeur totale de ces laissez-passer est plus importante pour CN que pour CP. Toutefois, pour la prime . . . Excusez-moi, une seconde. Le maximum de cette prime qui peut être réclamé, est calculé à partir d'un pourcentage de notre recette brute en trafic passager, et ce maximum n'a jamais été atteint jusqu'ici.

M. Benjamin: J'espère.

M. Franche: Non, cela n'a jamais été le cas, mais nous voulons tout de même modifier cet arrangement. En gros, si vous voulez m'accorder encore 30 secondes, monsieur le président . . . Peut-être que vous pourriez expliquer cela au Comité, Burt. Je sais que vous connaissez bien cette question. C'est précisément ce qui fait l'objet de notre renégociation du moment.

M. Guiney: Comme l'a dit M. Franche, cette somme destinée aux primes d'incitation à la ponctualité est calculée à partir d'un pourcentage de la recette brute de VIA. En ce qui concerne la valeur des laissez-passer, ce que CN et CP nous paient . . . correspond à un pourcentage du prix du trajet considéré, et la recette de VIA est calculée à partir des billets vendus, et ensuite nous est versée.

M. Benjamin: Et est-ce que l'on vous paie régulièrement? Ou est-ce que l'on vous doit encore de l'argent?

M. Franche: On nous paie.

M. Guiney: En ce moment les paiements sont réguliers, si je comprends bien.

M. Benjamin: Très bien. Est-ce que . . .

Le président: Vous avez encore à peu près trois minutes, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Très bien. Je vais sur ce sujet réserver une question pour le deuxième tour s'il y en a un. Vous l'avez peut-être remarqué, monsieur le président, je me déplace d'Est en Ouest. À propos de ce service rétabli entre Winnipeg et Edmonton, VIA nous a envoyé une lettre charmante et un exemplaire des horaires envisagés, avec toutefois simplement trois arrêts et les heures d'arrivée et de départ. J'aimerais savoir, pour ce qui est du trajet Winnipeg-Saskatoon, si vous avez ici un horaire détaillé . . . Je suppose que vous vous arrêterez encore à Watrous, puisque c'est un embranchement et qu'il y a changement d'équipe, et j'aimerais également savoir si vous avez l'intention de rétablir l'arrêt facultatif à Raymore?

[*Texte*]

Before, people would come from 60 or 70 mile radius around Raymore from places like Melfort and Tisdale and Wynyard and Wadena and places like that, to catch the train if they were going to Edmonton or Vancouver or to Winnipeg or whatever. Will Raymore be a flag stop? I make this request, if it is not down as a flag stop, on behalf of a colleague. Raymore is located in his constituency and he is in another committee meeting. Will you be making it a flag stop? Or will you make it a flag stop if you have not already designated it as such?

The Chairman: Mr. Franche.

Mr. Franche: Mr. Chairman, first of all, the first part of the question as to Watrous. Yes, we will be stopping at Watrous. With respect to Raymore, we will not be making a flag stop at Raymore. First of all, I think the population is in the order of 600 or something like that. The volume of business is obviously very little. There is no station left, there is no platform left and I think they are using the area or something for storage of railways for some other type of storage. The investment I think would be rather high for the type of business. So, unfortunately, the hon. Member asked me if we will make a flag stop: I have to say no.

Mr. Benjamin: Well, Mr. Chairman, the population of Raymore may only be 600 but the surrounding area . . . the Town of Tisdale is about 4,000 and Melfort about 6,000 and Wadena about 3,000 and Wynyard 1,500, etc., and all the little or smaller communities around there as well . . .

• 1040

As I recall, the flag stop was used a lot not for shorthaul passengers, but for people going to Saskatoon and beyond or people going to Winnipeg and beyond. Now surely for longer haul passengers that should be made a flag stop, and I hope you will reconsider that and make it a flag stop, especially since it is no big deal to put in a reasonable shelter and whatever facilities, the green and white flag and the green and white lantern so that the passengers themselves can signal the flag stop. You do not even need an employee there.

The Chairman: Mr. Benjamin, that is your time. I will put you down for the second round.

Mr. Benjamin: Can I have a quicky like Maz did?

The Chairman: All right, Mr. Benjamin. Go ahead.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I would like to ask Mr. Franche what the situation is as of now on the Calgary-Edmonton, really the Calgary-South Edmonton. Are you still just stopping at South Edmonton? Everybody gets off and tries to get a little van or a streetcar or rather a bus or a taxi. What is the situation with the train completing its trip to downtown Edmonton? Is it correct that CP is demanding something like $14 million in order to fix it up?

Mr. Franche: Mr. Chairman, unfortunately based on the decision of the Canadian Transport Commission we were

[*Traduction*]

Auparavant, les gens se déplaçaient dans un rayon de 60 à 70 milles autour de Raymore, d'endroits comme Melfort, Tisdale, Wynyard et Wadena, pour venir y prendre le train s'ils devaient se rendre à Edmonton, Vancouver, ou Winnipeg, par exemple. Raymore continuera-t-il donc à être un arrêt facultatif? Je pose cette question au nom d'un collègue, dont c'est la circonscription, mais qui est à un autre comité en ce moment. Si cela n'est déjà décidé, en ferez-vous un arrêt facultatif?

Le président: Monsieur Franche.

M. Franche: Monsieur le président, je vais d'abord répondre à la première partie de la question concernant Watrous. Oui, nous nous y arrêterons. En ce qui concerne Raymore, non, il n'y aura pas d'arrêt facultatif. Tout d'abord, disons que la population est de l'ordre de 600 personnes, ou quelque chose comme cela, ce qui représente un chiffre d'affaires très bas pour nous. Il ne reste plus de gare, il ne reste plus de quai même, et je crois que l'on utilise l'endroit comme dépôt des chemins de fer, ou comme entrepôt. Je crois que l'investissement serait trop élevé par rapport à la recette possible. Malheureusement, la réponse que je dois donner à l'honorable député est non, nous n'en ferons pas un arrêt facultatif.

M. Benjamin: Eh bien, monsieur le président, même si la population de Raymore n'est que de 600 personnes, il y a toute la région environnante, avec la ville de Tisdale où il y a 4,000 habitants, Melfort 6,000, Wadena environ 3,000, et Wynyard 1,500 habitants etc., à quoi il faut ajouter toutes les petites localités . . .

Si j'ai bonne mémoire, on utilisait beaucoup les arrêts facultatifs non pas pour les passagers voyageant sur de courtes distances, mais plutôt pour les passagers allant à Winnipeg ou à Saskatoon et plus loin. De toute évidence, pour les passagers voyageant sur de longues distances, on pourrait en faire un arrêt facultatif étant donné qu'il n'en coûte pas très cher de construire un abri et de le doter du matériel nécessaire, que ce soit un drapeau ou un feu blanc et vert; ainsi les passagers pourraient eux-mêmes signaler leur intention de prendre le train. Il n'y aurait pas à embaucher d'employé.

Le président: Monsieur Benjamin, votre temps est écoulé. J'inscris votre nom pour le deuxième tour.

M. Benjamin: Pourrais-je, comme M. Mazankowski, poser une courte question?

Le président: D'accord, monsieur Benjamin. Faites.

M. Benjamin: Monsieur le président, j'aimerais demander à M. Franche ce qu'il en est maintenant de la liaison Calgary-Edmonton, ou plutôt de la liaison Calgary-Edmonton Sud. Vous contentez-vous encore d'arrêter à Edmonton Sud? Tous les passagers sortent du train et doivent ensuite s'enfourner dans un autobus ou un taxi. Quand le train se rendra-t-il enfin au centre-ville d'Edmonton? Est-il vrai que le CP demande près de 14 millions de dollars pour se rendre au centre-ville?

M. Franche: Monsieur le président, en raison malheureusement de la décision de la Commission canadienne des trans-

[*Text*]

asked to terminate the train at South Edmonton. Our wish was to go into Edmonton. The cost was extremely high at that time and I think that your reference to $14 million is roughly in the ballpark, if I recall the figures that I was told at the time. We are hoping that we can maybe find a way of asking the commission whether we can go back into Edmonton. That is our wish, so we are not happy with South Edmonton and the bus system, but it will also be dependant as to whether CP is still asking this type of money, as I understand, now that they are not using the line any more and we will have to try and maybe see if that is possible. That is one of the areas we want to look at.

Mr. Benjamin: What about if they come in on the CN tracks from the east?

Mr. Franche: I am not familiar enough with the trackage. I have been out there, I have seen the bridge but I am not totally . . . What we were hoping is to go through the CP track over the bridge and come up and be able to link up with the CN where the station is and we would have only one station.

Mr. Benjamin: Right.

Mr. Franche: I recall they explained to me, I was there a while ago, physically building a *Y* and then getting into the station which would be perfect. We would have one station there and that would be well located and in fact would probably increase our business and reduce our costs from that point of view, because I do not think we would need the station in South Edmonton any more. That would be our terminal point out there and we would reduce our costs and improve the service. Man proposes and God disposes.

Mr. Benjamin: Namely the Minister.

The Chairman: Thank you. Mr. Deniger.

Mr. Turner.

Mr. Turner: Mr. Franche, Mr. Branchaud was recently relieved of his VIA public relations duties in Ottawa. Why?

Mr. Franche: Mr. Chairman, it was part of many areas of the company where we have had to, in our re-organization, reduce some of our overheads and so forth. The new type of today's communications field and the way I think we deal with public relations . . . in Ottawa we tried to handle it extensively from my office in that sense. It was a cost-cutting measure, with all due respect, Mr. Chairman, which I hope has not inhibited our ability to inform Members of Parliament.

Mr. Turner: Well, Mr. Franche, is it not true that Mr. Branchaud was the link between the MPs or in constant daily communication with the resonance all over the area of Canada, and therefore Mr. Branchaud put out the smoke and fires before they broke into flame. You eliminated a good guy and he saved you a lot of heartaches. Just for a few dollars, you are making a big mistake. The same with CN and Walter Smith. throughout)

An hon. Member: Hear, hear!

[*Translation*]

ports, nous ne pouvons que nous rendre à Edmonton Sud. Nous désirions aller à Edmonton même. Or, le coût était très élevé à l'époque et je crois que le chiffre que vous avez donné, environ 14 millions de dollars, est à peu près exact, si j'ai bonne mémoire. Nous espérons essayer trouver un moyen de demander à la Commission de retourner à Edmonton. C'est ce que nous voulons, nous ne sommes pas satisfaits du service qui s'arrête à Edmonton Sud et qui force le passager à prendre l'autobus; cependant, la décision sera fonction des demandes du CP qui, je le crois, n'utilise plus cette portion de voie; nous essaierons de voir si nous pourrions nous rendre à Edmonton. C'est un des sujets sur lesquels nous devrons nous pencher plus longuement.

M. Benjamin: Si le train voyageait sur les voies du CN venant de l'Est?

M. Franche: Je ne connais pas assez bien le réseau des voies ferrées. Je me suis rendu à Edmonton, j'ai vu le pont, mais . . . Nous espérons pouvoir utiliser la voie du CP, passer par-dessus le pont et pouvoir nous raccorder au CN, ce qui permettrait d'avoir une seule gare.

M. Benjamin: En effet.

M. Franche: Quand j'étais là il y a quelque temps, on m'avait expliqué qu'on voulait construire un embranchement en *Y* pour entrer dans la gare, ce qui serait idéal. Nous aurions une seule gare; elle serait bien située, ce qui nous permettrait probablement d'augmenter le nombre de passagers et de réduire nos coûts; nous n'aurions plus besoin, à mon sens, de la gare à Edmonton Sud. Nous utiliserions la gare d'Edmonton, ce qui nous permettrait de réduire nos coûts et d'améliorer le service. Cependant, l'homme propose et Dieu dispose.

M. Benjamin: Vous voulez plutôt dire le ministre.

Le président: Merci. Monsieur Deniger.

Monsieur Turner.

M. Turner: Monsieur Franche, M. Branchaud a été récemment relevé de ses fonctions de relationniste pour VIA à Ottawa. Pourquoi?

M. Franche: Monsieur le président, cela s'inscrit dans le cadre général de notre réorganisation, où nous cherchions à réduire nos frais généraux dans bien des secteurs de la société. Grâce aux communications modernes et à notre approche des relations avec le public . . . À Ottawa, elles sont coordonnées de mon bureau. Il s'agissait d'une mesure d'économie, sauf tout le respect que je vous dois, monsieur le président, mesure qui, je l'espère, ne nuit pas à l'information des députés.

M. Turner: Monsieur Franche, n'est-il pas vrai que M. Branchaud établissait la liaison entre les députés et les opérations partout au pays et que par conséquent, M. Branchand réussissait à éteindre des feux de broussaille avant qu'ils ne dégénèrent en incendie de forêt. Vous avez remercié un bon employé qui vous épargnait bien des maux de tête. Pour récupérer quelques dollars, vous faites une énorme erreur. Il en va de même pour le CN et Walter Smith.

Une voix: Bravo, bravo!

[*Texte*]

• 1045

An Hon. Member: Hear, hear!

Mr. Turner: How cheap can you be! If you have a man there and he is doing a job, why do you not leave him there?

Mr. Benjamin: Get rid of one of the vice-presidents.

Mr. Turner: That is right.

Mr. Benjamin: There are lots of vice-presidents.

An Hon. Member: Get rid of the vice-president's secretary.

Mr. Franche: Mr. Chairman, I guess that was one of the decisions one had to take somewhere in the rather difficult cost-cutting exercise we went through.

Mr. Turner: The decision was wrong, sir, in the opinion of many people in the Ottawa area. Is it true that you are going to discontinue the overnight train service between Ottawa and Toronto?

Mr. Franche: We are applying, very shortly, to discontinue the overnight train from Ottawa to Toronto. We want, first of all, to replace the bus service from Ottawa to Kingston and connect into Toronto, which would, hopefully, improve the daytime service from Ottawa to Toronto—also reducing the time to four hours, instead of four hours and fifty-five minutes. But we are applying to the CTC for the discontinuation of the night train.

Mr. Turner: Who does the repair work on the VIA diesel units? Does CN have a contract with VIA to complete the repair of each unit as reported by the incoming engineer on arrival at each terminal?

Mr. Franche: Hold on a minute. I will ask Mr. Guiney to answer that question. He is more familiar with the details of this.

Mr. Guiney: Mr. Chairman, there is a contract with Canadian National and Canadian Pacific to undertake repairs to VIA locomotives. When defects are reported, they are corrected by CN, under contract to VIA Rail.

The Chairman: Are you satisfied with that service?

Mr. Turner: Who enforces that order that the repair work be completed before the unit is returned to service?

Mr. Guiney: From the point of view of safety, CN, VIA Rail and the Canadian Transportation Commission. From the point of view of situations that may not have an impact on the operation of the unit itself, in some cases perhaps the work is backlogged and cleared at a normal inspection time.

Mr. Turner: Okay. I have a VIA report of September 13 for a 21-day period, 21 reports all booked by an engineer not completed. The work was not done, not signed or anything. Maybe this is one of the reasons why your equipment is breaking down; if they sloughed off this, they sloughed off the other things. The enginemen tell me the equipment is in a hell of a poor shape and this is the reason why you are having the breakdowns and the delays. So, if you have a contract you had

[*Traduction*]

Une voix: Bravo, bravo!

M. Turner: Que vous êtes avare! Si vous avez un employé qui fait bien son travail, pourquoi ne pas le laisser en poste?

M. Benjamin: Débarrassez-vous d'un des vice-président.

M. Turner: En effet.

M. Benjamin: Vous en avez beaucoup.

Une voix: Débarrassez-vous du secrétaire des vice-présidents.

M. Franche: Monsieur le président, il s'agit là d'une difficile décision que nous avons du prendre dans le cadre de la réduction des coûts.

M. Turner: Vous avez eu tort, monsieur selon beaucoup de gens à Ottawa. Est-il vrai qu'il n'y aura plus de trains de nuit entre Ottawa et Toronto?

M. Franche: Nous demanderons sous peu l'autorisation d'interrompre les services de nuit entre Ottawa et Toronto. Dans un premier temps, nous voulons remplacer la liaison en autobus entre Ottawa et Kingston pour nous relier à Toronto, ce qui nous permettra d'améliorer les services de jour entre Ottawa et Toronto, sans compter que nous réduirons le trajet de 55 minutes. Nous demandons à la C.C.T. l'autorisation d'interrompre le service de nuit.

M. Turner: Qui répare les locomotives diesels de VIA? Le CN a-t-il un contrat avec VIA pour effectuer les réparations de chaque locomotive selon les indications du mécanicien à l'arrivée?

M. Franche: Un instant. Je vais demander à M. Guiney de répondre à la question. Il connaît mieux ce domaine.

M. Guiney: Monsieur le président, nous avons des contrats avec le Canadien National et le Canadien Pacifique quant aux réparations des locomotives VIA. Lorsque des réparations s'imposent, elles sont faites par le CN, qui a signé un contrat avec VIA Rail.

Le président: Ce service vous satisfait?

M. Turner: Qui veille à ce que le travail de réparation soit bien effectué avant que la locomotive ne reprenne le service?

M. Guiney: Le CN, VIA Rail et la Commission canadienne des transports pour ce qui est de la sécurité. Pour ce qui est des problèmes qui n'ont pas nécessairement d'incidence sur le fonctionnement de la locomotive, il arrive que le travail soit reporté au moment normal d'inspection.

M. Turner: D'accord. J'ai ici un rapport de VIA Rail, en date du 13 septembre, portant sur 21 jours, dans lequel 21 problèmes signalés par le mécanicien n'ont pas été corrigés. Le travail n'a jamais été fait. Cela explique peut-être pourquoi votre matériel ne fonctionne pas; s'ils ont reporté ces travaux-ci, ils en ont reporté d'autres. Les mécaniciens me disent que le matériel est dans un état pitoyable et que cela explique les pannes et les retards. Donc, si vous avez signé un contrat, vous

[*Text*]

better renegotiate that contract and find out what the hell is going on with CN, as far repairs are concerned—because there it is in black and white.

Mr. Campbell (LaSalle): Right on.

Mr. Franche: I am sorry. Is there a question? I am just trying . . .

Mr. Turner: There it is, sir.

Mr. Franche: —to understand the question.

Mr. Turner: You will not see the name, some of you will pluck that fellow, but there it is. Look at the report. There is not one of them signed. There is the book. Is that how CN operates? That is unbelievable.

Mr. Guiney: Mr. Chairman, I am not aware of what the defects are. Also I am not aware of where the defects were reported and what terminal should have corrected the defects, but we would be very happy to undertake a review to ascertain why the defects were not corrected.

Mr. Turner: What about a defective handbrake ratchet that keeps tripping when you park the diesel? And then you wonder why you have diesels run away on you. What about the bell that keeps stopping? The CTC's rule says that you must start the bell one-quarter of a mile before you hit the crossing. Right?

Mr. Guiney: That is correct, Mr. Chairman.

Mr. Turner: Okay. There you are. There is your problem.

Mr. Franche: And you are into safety aspects.

• 1050

Mr. Turner: That is right. Speedometers defective, previously reported, not corrected; seal broken on deadman control; defective handle; safety warning lights not working: these are all violations of the CTC rules. Now who applies the rules?

Mr. Campbell (LaSalle): They should shut the system down.

Mr. Franche: From a safety point of view I think CN has a responsibility to ensure that the equipment is safe. That has always been the agreement between CN and CP, depending on who is doing the repair. It is the same thing whether it is Edmonton or Calgary; the safety aspects are CP. So from that point of view that responsibility for safety was explained. If we see there is an unsafe situation, we ourselves have that same responsibility, obviously, to make sure it does not happen.

We will have to look into what the Hon. Member is referring to, Mr. Chairman.

Mr. Turner: I suggest you look in the Toronto area, because that is where it is happening. Toronto is the main area for Montreal to Windsor. They are unbelievable, the stories I hear. I worked with many of these fellows for 35 years, and they certainly are not liars.

If an official steps in the engine, what power does he have over the crew—a master mechanic or a train master? What power does he have over the engine crew or the train crew?

[*Translation*]

devriez le renégocier pour savoir ce qui se passe au CN, pour ce qui est des réparations; nous avons ici des preuves noir sur blanc.

M. Campbell (LaSalle): Allez-y.

M. Franche: Je m'excuse. Y a-t-il une question? J'essaie . . .

M. Turner: Voici le rapport, monsieur.

M. Franche: . . . de comprendre la question.

M. Turner: Je ne vous montrerai pas de noms pour protéger l'employé mais voici le rapport. Regardez le. Aucun n'est signé. Voici le dossier. Je n'arrive pas à croire que le CN fonctionne de cette façon.

M. Guiney: Monsieur le président, je ne suis pas au courant des incidents. Par ailleurs, j'ignore également à quel endroit les problèmes ont été signalés et à quel endroit ils auraient dû être corrigés; nous sommes bien disposés à faire une étude pour savoir pourquoi les problèmes n'ont pas été corrigés.

M. Turner: Que pensez du frein à main qui se dégage lorsque la locomotive est à l'arrêt? Et vous vous demanderez pourquoi les locomotives diesels ne restent pas en place. Qu'en est-il de la cloche qui ne sonne pas? Dans le règlement de la C.C.T., il est stipulé que la cloche doit commencer à sonner un quart de mille avant le passage à niveau. N'est-ce pas?

M. Guiney: C'est bien vrai, monsieur le président.

M. Turner: D'accord. Voilà le problème.

M. Franche: Il s'agit de questions de sécurité.

M. Turner: En effet. Des indicateurs de vitesse faussés qui ne sont pas encore réparés; des joints d'étanchéité brisés sur les pédales de sécurité; des poignées cassées; des voyants de sécurité qui ne s'allument pas: Tout cela est contraire au règlement de la C.C.T. Qui donc fait respecter le règlement?

M. Campbell (LaSalle): Ils devraient tout arrêter.

M. Franche: Du point de vue de la sécurité, je crois qu'il revient au CN de veiller à la sécurité du matériel. Telle a toujours été l'entente entre le CN et le CP, selon la société qui effectue les réparations. C'est la même chose à Edmonton ou à Calgary: La sécurité relève du CP. Donc, voilà pour la sécurité. Si nous constatons un danger, nous devons bien sûr partager la responsabilité pour faire en sorte qu'il disparaisse.

Monsieur le président, nous devrons étudier plus à fond ce à quoi fait allusion l'honorable député.

M. Turner: Vous devriez vous tourner du côté de Toronto, où existent des problèmes. Toronto est la zone principale du corridor Montréal-Windsor. Je n'arrive pas à croire ce qu'on me dit. Cependant, j'ai travaillé avec ces employés pendant 35 ans et je sais qu'ils ne mentent pas.

Si un représentant monte dans la locomotive, quelle autorité a-t-il sur l'équipe, sur le maître mécanicien ou le chef des machinistes? Quelle autorité a-t-il sur l'équipe de la locomotive ou le personnel d'accompagnement?

[*Texte*]

Mr. Franche: On a train, the conductor is the person responsible for the train.

Maybe, Bert, you can explain better than I on that issue.

Mr. Guiney: Mr. Chairman, I would ask that Mr. Turner explain whether he means a CN official or a VIA official.

Mr. Turner: Both.

Mr. Guiney: From the point of view of a CN official—and not too long ago I was one—the CN official has jurisdiction to look after unsafe conditions both reported by the crew and indicated throughout the journey. From the point of view of VIA Rail officials, we are required to monitor the performance of the equipment throughout and report defects to Canadian National and any operating rule violations—or Canadian Pacific, if indeed we are riding on that railway. Our jurisdiction is not to instruct the crew, both head end and tail end, but to observe conditions and have CN or CP correct them.

Mr. Turner: When the official gets on the engine, is he a member of the crew?

Mr. Guiney: If he is an official with an operating rule card and date, the answer is yes, he is.

Mr. Turner: Rule 34 of the CTC rule says all members of engine and train crews must, when practical, communicate to each other by its name the indication of each signal affecting the movement of their train or engine. It does not say one word about officials. Can you tell me why on the CN and VIA these officials are withdrawing men from service because in their opinion they are not communicating the signals the way they want them to communicate? You can instruct a man, but you have no power, because the rule says "train crews". An official is not a member of the crew.

Mr. Guiney: Mr. Chairman, the VIA Rail official on the train does not withdraw any of the operating crews from service. The withdrawal of operating crews from service is the responsibility of Canadian National or Canadian Pacific operating officers, and no doubt that question might better be directed to either CN or CP.

Mr. Turner: The engineers and train masters and all those crews—do they not work for VIA? Who pays them? What is the arrangement under which CN and CP crews work for VIA?

Mr. Franche: Conductors and trainmen and engineers work for CN or CP. They are repaid to the operating companies through the costing order R6313.

The Chairman: Mr. Turner, that is your time, sir.

I think we will have time for one more. I will call on Mr. Ellis; 10 minutes.

• 1055

Mr. Ellis: Thank you very much, Mr. Chairman.

[*Traduction*]

M. Franche: À bord du train, le chef de train est le seul responsable.

Bert, vous pourriez peut-être expliquer mieux que moi ce qu'il en est.

M. Guiney: Monsieur le président, j'aimerais demander à M. Turner s'il parle d'un représentant du CN ou de VIA?

M. Turner: Des deux.

M. Guiney: Pour ce qui est du représentant du CN, c'est ce que je faisais il n,y a pas si longtemps: celui-ci est le responsable auquel les membres d'équipage signalent les dangers au cours du voyage. Pour ce qui est maintenant des représentants de VIA Rail, nous devons évaluer le matériel et signaler toute infraction aux règles d'exploitation et toute lacune au Canadien National ou au Canadien Pacifique, si nous empruntons leurs voies. Nous ne devons pas donner d'instructions aux membres d'équipage, nous sommes chargés de faire des observations et d'amener le CN ou le CP à corriger les lacunes.

M. Turner: Lorsqu'un représentant monte sur la locomotive, devient-il membre d'équipage?

M. Guiney: S'il s'agit d'un représentant ayant ses papiers en règle, oui, il l'est.

M. Turner: Le Règlement 34 de la C.C.T. stipule que tous les membres de l'équipe de la locomotive et du personnel d'accompagnement doivent dans la mesure du possible, se communiquer tout incident nuisant au train ou à la locomotive. Ce règlement ne parle pas des représentants. Pourriez-vous me dire pourquoi au CN et à VIA, ces représentants retirent des employés du service parce que selon eux, ces employés ne communiquent pas de la façon souhaitée? On peut donner des instructions à un employé mais vous n'avez aucun pouvoir étant donné que le règlement parle du personnel d'accompagnement. Un représentant ne fait pas partie de l'équipage.

M. Guiney: Monsieur le président, le représentant de VIA Rail à bord du train ne retire aucun agent d'exploitation du service. Le retrait des agents d'exploitation du service revient au Canadien National ou au Canadien Pacifique, par l'entremise de leurs agents et il vaudrait certainement mieux poser cette question au CN ou au CP.

M. Turner: Les mécaniciens, les chefs d'équipe des machinistes, tous ces membres d'équipage, ne travaillent-ils pas pour VIA? Qui paie leur salaire? En vertu de quelles dispositions les équipes du CN et du CP travaillent-elles pour VIA?

M. Franche: Les chefs de train, le personnel d'accompagnement et les mécaniciens travaillent pour le CN ou le CP. Leur salaire est remboursé à ces sociétés en vertu de l'ordonnance d'établissement des coûts de revient R6313.

Le président: Monsieur Turner, votre temps est écoulé.

Nous avons encore suffisamment de temps pour une personne. Je donne donc la parole à M. Ellis qui aura 10 minutes.

M. Ellis: Merci beaucoup, monsieur le président.

[*Text*]

I want to begin by reading first a very brief excerpt from the Montreal *Gazette* of October 25 in which they make the point that the money-losing VIA is moving into bigger quarters. They say: I quote here:

> VIA, which cut its rail passenger service by 20% last year, increased its head office space by as much as 50%. Out of that, 18,000 square feet will be used for a new computer. VIA Rail has already tripled its head office space since it was formed in 1977.

I am delighted to follow Mr. Turner because Mr. Turner has put some technical points on the record with which I am not familiar, but I am going to read just a few excerpts from only four letters that I have received in the past four weeks that will give you some idea how well VIA works.

In the first one the lady pointed out that she and her family were going to Toronto and she points out that prior to boarding the train the conductor said, "This train has standing room only and if you get on I do not want any hassles".

Another lady with a family said that when the train pulled in at Belleville, 15 minutes late as usual, the conductor got off the train and announced that the train was full and there was standing room only.

A lady who has written from the County of Prince Edward talks about a return trip from Belleville to Montreal. She tells about the train being late when it got into Belleville. She was told when she got to the station . . . not before, because I have tried that myself—that the train would be an hour late. By then of course it was too blustery in the county to go back home so she waited there and found an hour later they were told there was another delay. This is a train that only has to come 100 miles from Toronto. Finally it did get there, and on the way down, with the normal shunting at Brockville, which normally takes a half hour . . . There was another delay west of Cornwall that held things up. This time it was a *Rapido* that had passed at Brockville which they were shunting. The brakes on the *Rapido* seized up and they were another 20 or 30 minutes getting around that. All in all they arrived in Montreal three hours late. That was going down. The return trip was not quite as bad. On the return trip they were only an hour and 45 minutes late.

This is a gentleman from Belleville who rides the train fairly regularly. He and two others found when they got to the station at Belleville that there were no coach seats available and he had to take club car seats. When they finally decided they would pay the extra money and take the club car seats they asked for three together in the smoking section. When the train finally did arrive in Belleville—one hour late . . . the three seats together in the smoking section were not available so they were moved to other seats. However, that became very, very cold. There was a cold draft coming in between the doors. No food was served because of some problems with trains in Montreal, and on their arrival in Toronto his luggage had a quarter of an inch of snow covering it.

[*Translation*]

Je veux commencer par vous lire un bref extrait du *Gazette* de Montréal du 25 octobre dans lequel on signale que VIA, société qui perd de l'argent, va emménager dans des locaux plus spacieux. On dit et je cite:

> VIA, qui a réduit son service de chemins de fer passagers de 20 p. 100 l'année dernière, augmentera de 50 p. 100 ses locaux du siège social. Dix-huit mille pieds carrés seront consacrés à un nouvel ordinateur. VIA Rail a déjà triplé l'espace occupé par son siège social depuis sa création en 1977.

Je suis très heureux de passer après M. Turner, car M. Turner a soulevé certaines questions techniques au sujet desquelles je ne suis pas au courant. Je vais quand même vous lire quelques extraits de quatre lettres que j'ai reçues depuis quatre semaines pour vous donner une idée de la façon dont VIA fonctionne.

Dans la premier cas, une femme m'a dit qu'elle et sa famille s'en allaient à Toronto et qu'avant de monter dans le train, le chef de train lui a dit, «Il n'y a que des places debout dans ce train, et si vous montez je ne veux pas avoir de problème».

Une autre femme qui voyageait avec sa famille m'a dit que lorsque le train est arrivé à Belleville, avec 15 minutes de retard comme d'habitude, le chef de train est descendu pour annoncer qu'il ne restait que des places debout dans le train.

Une autre femme du comté du Prince-Édouard me décrit un voyage de Belleville à Montréal. Elle dit que le train était en retard lorsqu'il est arrivé à Belleville. On le lui a dit lorsqu'elle est arrivée à la gare—et non pas avant, car moi-même j'aurais téléphoné avant d'aller à la gare—que le train serait en retard d'une heure. Comme il y avait une tempête, elle ne pouvait pas rentrer chez-elle, et elle a donc attendu une heure pour apprendre qu'il y avait un nouveau retard. Il s'agit d'un train qui partait de Toronto, à seulement 100 milles de Toronto. Le train a fini par arriver à Belleville, et pendant le voyage à Montréal, après les manoeuvres d'aiguillage à Brockville, qui ont toujours lieu et qui durent une demi-heure en général, il y a eu un autre retard à l'ouest de Cornwall. Cette fois-ci c'était un *Rapido* qui est passé à Brockville, qui faisait l'objet de manoeuvres d'aiguillage. Les freins du *Rapido* ont grippés, ce qui a entraîné un autre retard de 20 ou 30 minutes. Avec tous ces problèmes, le train est arrivé à Montréal avec trois heures de retard. Le voyage de retour n'était pas si mauvais, le train n'avait qu'une heure et 45 minutes de retard.

Autre cas d'un monsieur de Belleville qui prend le train assez souvent. Lorsqu'il est arrivé à la gare de Belleville avec deux autres passagers, il ne restait pas de place dans les wagons, et ils ont donc dû prendre place dans la voiture-club. Ils en ont payé le supplément et ont demandé trois sièges ensemble dans la section des fumeurs. Lorsque le train est finalement arrivé à Belleville—avec une heure de retard, il n'y avait pas trois places de disponibles dans la section fumeurs, et ils ont été obligés d'occuper d'autres sièges. Cependant, il faisait très très froid. Il y avait un courant d'air dans le wagon entre les portes. Aucun repas n'a été servi, à cause de difficultés à Montréal. Lorsque cette personne est arrivée à Toronto, ses valises étaient couvertes d'un quart de pouce de neige.

[*Texte*]

It seems to me, Mr. Chairman, that these very few of the many complaints I get back up the report that came over a CBC program just recently stating that the VIA Rail service we have in Canada is probably the worst train service in the industrial world.

Mr. Mazankowski remarked about the extra $147 million going into a new rail maintenance facility. Many of the staff—I know this because many of them work from Belleville—have found that because of the rules that have been put in place they have to travel to either Montreal or Toronto in fact to go to work. No longer are they allowed to get on a train in Belleville even though the train stops there.

It seems to me, Mr. Chairman, we have right now a far worse train service with the new equipment than we have had over the past four or five years. I, frankly, like many others, have stopped using the train as often as I used to.

Mr. Turner would know that I know these fellows personally. They are good friends. I see them in Belleville, and I like to ride the trains with them and chat with them. It is the sort of thing a politician does. But frankly, I am not riding the trains as often because they are embarrassed with the type of service they are giving. I do not know what the on-time service is but I will tell you this: In the number of times I have ridden the train in the last year, it has never—I repeat, never—been on time, not once. It seems to me the train service we have is a disgrace to this country.

• 1100

With that, I will ask the chairman if there is any hope under the régime we have now of ever making it any better.

The Chairman: That should take the remaining five minutes, Mr. Franche.

Mr. Franche: Thank you very much.

Mr. Flis: On a point of order, Mr. Chairman, you did say we would stop at 11.00 a.m. because of the speech going on in the House of Commons. I hear the bells going.

Mr. Ellis: You are just a little punchy, that is all, Jesse.

Mr. Flis: I am willing to let the opposition hear the response.

Mr. Ellis: We could hear the response at 4.00 p.m. if you like.

The Chairman: All right.

Mr. Ellis: I am easy.

The Chairman: Okay. I thank the members of the committee and the witnesses for their appearance this morning. We plan to resume our sitting at 4.00 p.m.

With that in mind, the committee is adjourned to the call of the Chair.

[*Traduction*]

A mon avis, monsieur le président, ces quelques exemples des nombreuses plaintes que je reçois renforcent la situation décrite dans une émission diffusée dernièrement à Radio-Canada, réseau anglais. D'après cette émission, le service de VIA Rail est probablement le pire service de chemins de fer du monde industrialisé.

M. Mazankowski a signalé le fait que 147 millions de dollars supplémentaires seront consacrés à cette nouvelle installation d'entretien. Beaucoup des employés ont constaté qu'à cause des nouvelles règles, ils sont obligés d'aller soit à Montréal soit à Toronto pour leur travail. Si je sais cela, c'est parce que beaucoup de ces employés sont de Belleville. Ces employés n'ont plus le droit de monter dans un train à Belleville, même si le train s'y arrête.

Il me semble, monsieur le président, que nous avons maintenant un service de chemins de fer passagers bien pire, avec le nouvel équipement, que l'ancien d'il y a quatre ou cinq ans. Je vous dis en toute franchise, que comme beaucoup d'autres, je prends le train beaucoup moins souvent qu'autrefois.

M. Turner connaît les employés dont je parle. Ce sont ses amis. Je les vois à Belleville, et j'aime prendre le train pour causer avec eux. C'est le genre de chose que fait un politicien. Mais je vous dis en toute franchise, que je prends le train moins souvent, parce que les employés sont embarrassés d'offrir un tel service. Je ne sais pas quel pourcentage des trains arrive à l'heure, mais je puis vous dire que toutes les fois que j'ai pris le train l'année dernière, il n'a jamais été à l'heure, pas une seule fois. Je trouve que notre service de chemins de fer est une honte.

Je vais demander au président s'il existe un espoir quelconque d'amélioration du service avec le nouveau régime.

Le président: Votre réponse devrait occuper les cinq minutes qui reste, monsieur Franche.

M. Franche: Merci beaucoup.

M. Flis: J'invoque le Règlement, monsieur le président. Vous avez dit que la réunion se terminera à 11 heures à cause du discours à la Chambre des communes. J'entends les cloches sonner.

M. Ellis: Vous poussez un peu fort, Jesse.

M. Flis: Je suis prêt à permettre aux membres de l'opposition d'écouter la réponse à la question.

M. Ellis: Nous pourrions écouter la réponse à 16 heures, si vous voulez.

Le président: D'accord.

M. Ellis: Je ne suis pas difficile.

Le président: Très bien. Je remercie les membres du Comité de leur présence et les témoins de leur comparution ce matin. Nous allons reprendre notre réunion à 16 heures.

La séance est levée.

[*Text*]

AFTERNOON SITTING

• 1605

The Chairman: The committee is resuming hearings on the capital budget of VIA Rail and the annual report of VIA Rail for 1982, as I stated this morning. I welcome back before the committee Mr. Franche and his associates. When we adjourned at 11.00 a.m. for the House session, we had just finished hearing Mr. Ellis. Our next questioner is Mr. Deniger.

Before we go to that, I want to raise the matter that was raised this morning in committee with regard to the production of a contract between VIA Rail and Nirvana Management Consultants Limited. I do not think it will be necessary for me to make any ruling, because I believe Mr. Franche has a further comment he would like to make in that regard. Mr. Franche.

Mr. Franche: Mr. Chairman, with the advantage of time during the recess, I discovered that the lease, according to a custom often occurring in the Province of Quebec, has been registered and therefore is in the public domain as a lease. It is now in the public domain. Whether you wish us to table it or not, I leave to your good judgment. If so, it will take us a bit of time to have it all translated, as it is written in English only.

The Chairman: I would prefer that the document be made available to the member who asked for it and any member who might want it, rather than actually tabling it. If it is tabled, it means that it has to be part of today's record and I really do not see the need for it to be part of the record. That is simply a personal opinion, it is not a ruling. My suggestion would be to make it available to any member who wants it. Is that agreed?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Agreed. Mr. Mazankowski asked for it.

Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Without anticipating Mr. Mazankowski's intentions with respect to it, with respect, Mr. Chairman, I would think he would want it to be part of the record. If he, in fact, asked for your co-operation in having it tabled, could I ask you, on a point of order, whether you could ask the witnesses if they could make it available? We will find an opportunity to consult with Mr. Mazankowski, so that his views at least are known with respect to it.

The Chairman: I think that is a fair suggestion. Certainly if it is made available to members of the committee at a later date, any member can move that it become part of the proceedings of a future meeting. Fair enough? Okay.

Mr. Franche.

Mr. Franche: Just one more point, Mr. Chairman. In answer to one of the questions this morning on the question of on-time performance for the record, I am quite prepared to table a document that will, hopefully, enlighten the committee on the on-time performance by month for the last four years of all our

[*Translation*]

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le président: Le Comité reprend ses audiences portant sur le budget d'immobilisation de VIA Rail et sur l'étude du rapport annuel de VIA Rail pour 1982, comme je l'ai dit ce matin. Nous accueillons de nouveau devant le Comité M. Franche et ses collaborateurs. Lorsque nous avons ajourné nos travaux à 11 heures pour aller à la Chambre, M. Ellis venait de terminer son intervention. Le suivant sur ma liste est M. Deniger.

Avant de lui passer la parole, je voudrais reprendre la question qui a été soulevée ce matin en comité et qui portait sur la signature d'un contrat entre VIA Rail et *Nirvana Management Consultants Limited*. Je ne pense pas devoir prendre de décision à ce sujet car je crois que M. Franche a d'autres observations à faire à cet égard. Monsieur Franche.

M. Franche: Monsieur le président, j'ai profité de l'ajournement pour constater que le bail, selon une coutume courante dans la province du Québec, a été enregistré et qu'il fait par conséquent partie du domaine public. Je vous laisse le soin de décider si vous désirez que nous vous le remettions ou non. Dans l'affirmative, il nous faudra un certain temps pour le traduire car ce document n'existe qu'en anglais.

Le président: Je préférerais qu'il soit remis au député qui l'a demandé et à tout autre qui désirerait l'avoir, plutôt qu'il soit déposé. S'il est déposé, il doit figurer au procès-verbal de ce jour et je ne pense pas que cela soit nécessaire. Mais il s'agit simplement d'une opinion personnelle et non pas d'une décision. Je propose que ce document soit remis aux députés qui le désirent. Êtes-vous d'accord?

Des voix: D'accord.

Le président: Bien. C'est M. Mazankowski qui l'a demandé.

Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Sans vouloir préjuger des intentions de M. Mazankowski, je crois, monsieur le président, qu'il préférerait que ce document figure au procès-verbal. Si, en fait, il vous demandait que ce document soit déposé, je vous crierai, en rappel au Règlement, de bien vouloir demander aux témoins s'ils sont disposés à le rendre public. Nous pourrons ensuite consulter M. Mazankowski pour que nous soyons mieux en mesure de savoir ce qu'il en pense.

Le président: Je pense que c'est une bonne suggestion. Si ce document est distribué aux membres du Comité à une date ultérieure, tout membre de ce Comité peut demander à ce qu'il fasse partie du procès-verbal d'une séance ultérieure. Êtes-vous d'accord? Bien.

Monsieur Franche.

M. Franche: Un dernier point, monsieur le président. En réponse à une question posée ce matin à propos des départs et des arrivées ponctuels des trains, je suis tout à fait disposé à déposer un document qui, je l'espère, permettra au Comité d'observer nos résultats mensuels à ce sujet au cours des quatre dernières années, par ligne et par train.

[*Texte*]

train services by route, and the number of trains, if you wish me to do so.

• 1610

The Chairman: I think that would be a good idea. I think that would substantially respond to the question put by Mr. Ellis, which had not been responded to when we adjourned. Is that agreed?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, on the on-time performance, I also asked whether there had been any penalties or incentive payments made as the result of on-time performance or the lack thereof. Could we get that information? I cited a total of 10 trains altogether where the on-time performance was abysmal. I would think that should be incorporated in the questions I asked, if Mr. Franche can provide that.

The Chairman: Mr. Franche.

Mr. Franche: Mr. Chairman, here is one area where I think I would venture that the amounts—because they are part of the contractual relationship between Canadian Pacific and ourselves and Canadian National and ourselves—I think are not of the public domain and I might have difficulty . . . I would turn, I think, maybe, to the chair, as to the wisdom of tabling this type of information, because it is out of private documents with the two companies. I know that in our memorandum of understanding, as I recall it, there is a clause that says we should not divulge questions of costs and so forth. In the contract there is a confidentiality clause, the corporate secretary advises me.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I have two more, on a point of order.

The Chairman: Well, I really do not know, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Well, Mr. Chairman, again, if there were 10 railroads and three passenger airlines, there might, there just might be some reason for confidentiality. But damn it all . . .

The Chairman: Order.

Mr. Benjamin: —Mr. Chairman, if the railroads insist on confidentiality about their on-time performance or lack of it, then why are VIA Rail, Mr. Chairman, on this point of order, agreeing to clauses of confidentiality, when the publication of those agreements are meaningless, in terms of confidentiality? I mean, it is only between you and two railroads. There is nobody else involved. What is the point of confidentiality?

The Chairman: I think we are . . .

Mr. Deniger: I am taking a stand on the position of Mr. Benjamin. The remarks he is making should not be addressed to the witness, but to you, Mr. Chairman, who has to make a ruling on his demands.

[*Traduction*]

Le président: Je pense que ce serait une bonne idée. Cela répondrait à la question posée par M. Ellis et restée sans réponse lorsque nous avons ajourné. Êtes-vous d'accord?

Des voix: D'accord.

Le président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, à propos des départs et des arrivées ponctuels, j'avais également demandé si des amendes ou des primes avaient sanctionné les mauvais ou bons résultats. Pourrions-nous obtenir ces renseignements? Je vous ai cité 10 trains où les performances laissaient vraiment à désirer. Je pense que cette question devrait être incorporée à celles que j'ai déjà posées, si M. Franche peut y répondre.

Le président: Monsieur Franche.

M. Franche: Monsieur le président, je dois dire que ces chiffres ne sont pas, je crois, du domaine public car ils font partie des contrats que nous avons signés avec le Canadien Pacific et le Canadien National. Je demanderais donc au président de bien vouloir me faire savoir si ce type de renseignement doit être rendu public ou non car ces chiffres figurent dans des documents privés signés avec ces deux sociétés. Je sais que dans notre lettre d'entente, si je ne m'abuse, il figure un article stipulant qu'il est interdit de divulguer tout renseignement sur les coûts et ainsi de suite. Le contrat renferme une clause confidentielle, vient de dire notre secrétaire exécutif.

M. Benjamin: Monsieur le président, un rappel au Règlement. J'ai deux autres questions à poser.

Le président: Bien, je ne sais vraiment pas, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Mais, monsieur le président, s'il existait 10 compagnies de chemins de fer et trois lignes aériennes, il se pourrait, je dis bien, il se pourrait que des questions d'ordre confidentiel entrent en jeu. Mais bon sang . . .

Le président: À l'ordre.

M. Benjamin: . . . Monsieur le président, si les compagnies de chemins de fer invoquent le caractère confidentiel de leurs statistiques portant sur leurs performances ou leur absence de performances quant aux départs et aux arrivées ponctuels, alors pourquoi VIA Rail accepte-t-elle de signer des clauses confidentielles alors que la publication de ces accords n'aurait aucune répercussion quant à leur caractère confidentiel? De toute façon, il s'agit seulement d'un accord entre vous et deux compagnies de chemins de fer. Personne d'autre n'entre en jeu. Pourquoi ce caractère confidentiel?

Le président: Je crois que nous . . .

M. Deniger: Je me range du côté de M. Benjamin. Ses remarques ne devraient pas être adressées au témoin mais plutôt à vous, monsieur le président, qui devriez trancher.

[*Text*]

Mr. Benjamin: Yes, then I will direct it to you, Mr. Chairman, to rule on whether or not the confidentiality thing is valid, and in this instance it is not.

The Chairman: Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Perhaps, Mr. Chairman, one of the tests would be for you to inquire of the witnesses whether or not the information would be available under an application under the Access to Information provisions that we now have. If it is available, in the judgment of counsel to VIA Rail, then perhaps the ruling you would make would be in one direction. If it is not, then I am certain it would be in another direction, but it is a test that I think facilitates the difficulties we get in with this. And if we early on in our affairs establish a process that can rationally answer that question, then I think we will save ourselves a lot of time and trouble with respect to whether or not the point of order should be upheld or otherwise.

The Chairman: Thank you very much. The guidelines which the House follow—and I think I can rule on this one relatively quickly. The witness has said there is a confidentiality clause in the contract between VIA and the railroads with regard to penalty payments. The guideline that the House uses under Citation 390.2(*n*) says:

• 1615

> Papers that are private or confidential and are not of a public or official character are not to be tabled.

Therefore, if I am forced to make a ruling, I would have to rule that a contract which calls for confidentiality of a part of the contract, would be violated if that part of the confidential nature of the contract were in fact made public. So I would have to say that we could not insist upon the tabling of that particular document.

Now then, I hope that disposes . . .

Mr. Benjamin: That is why our parliamentary committee system does not work very well.

The Chairman: —I do not know if that is a reflection on the system or on the committee, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: I meant the parliamentary committee system. We are emasculated. We can get more information out of the U.S. Securities Exchange Commission!

The Chairman: All right, Mr. Benjamin. We are not operating under U.S. law or U.S. parliamentary procedure; we are operating under Canadian law and Canadian parliamentary procedure and that is what I am responsible for. Mr. Franche has . . .

Mr. Benjamin: I did not say that, anyway.

The Chairman: No, I did.

Mr. Benjamin: Yes. Which is apropos of nothing.

The Chairman: Mr. Franche has proposed the tabling of a chart of on-time performance by month over a four-year

[*Translation*]

M. Benjamin: Oui, alors monsieur le président, je vous demande de bien vouloir juger du caractère confidentiel de ces chiffres car à mon avis ils ne le sont pas.

Le président: Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Si vous me le permettez, monsieur le président, vous pourriez demander aux témoins si ces renseignements pourraient être rendus publics en application de la loi sur l'accès à l'information, et compte tenu de ce qu'en pense l'avocat de VIA Rail, la décision que vous prendrez ira peut-être dans un sens. S'ils ne peuvent pas l'être, alors je suis sûr que votre décision irait dans un autre sens mais je pense que c'est un critère qui nous facilite la tâche lorsque nous nous embarquons là-dedans. Et si dès le départ nous établissons un processus qui nous permette de répondre de façon rationnelle à cette question, je crois que nous épargnerons alors beaucoup de temps et pourrons décider si oui ou non ce rappel au Règlement est valide.

Le président: Merci beaucoup. Je crois que je puis prendre une décision à ce propos relativement rapidement. Le témoin nous a dit que le contrat signé entre VIA et les compagnies de chemins de fer renfermait une clause confidentielle portant sur l'imposition d'amendes. Or voici ce que dit le commentaire 390.2(*n*), ligne de conduite qu'adopte la Chambre:

> Les documents privés ou confidentiels n'ayant pas de caractère public ou officiel ne seront pas déposés.

Donc, si je me vois obligé de prendre une décision, je devrai décider que le secret d'un contrat qui est en partie confidentiel se voit violé si cette partie du contrat pour laquelle s'applique le secret est rendue publique. Je dois donc en conclure que nous ne pourrons pas insister pour que soit déposé ce document particulier.

Bon, j'espère que cela règle . . .

M. Benjamin: Voilà pourquoi notre système de comité parlementaire ne fonctionne pas tellement bien.

Le président: . . . je ne sais pas si c'est imputable au système ou au Comité, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Je veux dire le système de comité parlementaire. Nous nous retrouvons pieds et poings liés. On réussit à tirer plus de renseignements de la *Securities Exchange Commission* des États-Unis!

Le président: Monsieur Benjamin, nous ne relevons pas de la compétence des lois américaines ni de la procédure parlementaire de ce pays; nous sommes ici au Canada, c'est la loi canadienne et la procédure parlementaire canadienne qui s'appliquent et définissent l'étendue de mes responsabilités. M. Franche a . . .

M. Benjamin: De toute façon, ce n'est pas ça que j'ai dit.

Le président: Non, c'est moi qui l'ai dit.

M. Benjamin: Oui. Et ce n'était d'ailleurs pas du tout pertinent.

Le président: M. Franche a proposé que soit déposé un tableau donnant le nombre d'arrivées et de départs respectant

[*Texte*]

period for nine different routes. Does the committee agree to the tabling of the documents?

An hon. Member: Are those all the routes?

Mr. McKnight: Why just the nine, if I may . . .

The Chairman: They are all eastern Canadian routes; there is one transcontinental route.

Mr. Benjamin: If it is the only one . . .

The Chairman: Do you wish it to be printed as an appendix to this day's proceedings?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Mr. Deniger, please. You have 10 minutes, Mr. Deniger.

M. Deniger: Merci, monsieur le président.

Avant de poser mes questions au témoin, je voudrais me référer à l'échange de vues que j'ai eu, lors de la séance de mardi dernier, avec le député de Végréville concernant une lettre dans laquelle le président de la VIA Rail à l'époque, M. Roberts, lui faisait état de certaines considérations.

Les faits dont il est question ont eu lieu le 29 octobre 1981, non pas au Comité des transports, mais à celui des règlements et autres textes réglementaires; il s'agit fascicule 42. Dans ce dernier, M. Pepin avait mentionné une lettre que M. Roberts lui avait envoyée le 12 mars 1980, lettre à laquelle M. Roberts avait joint un ensemble de documents qu'il avait adressés à M. Mazankowski. Le ministre avait cité ces documents, et M. Beatty, le coprésident du Comité des règlements et autres textes réglementaires, avait, comme on peut le lire à la page 54, demandé au ministre de les déposer. Je vous en lis la partie essentielle:

Mr. Minister, my reading of that would be that the letter to which you referred should be tabled in its entirety.

Mr. Pepin: I obey your order, sir. Mr. Mazankowski already has it . . .

Mr. Mazankowski: I was not sure that I had it; now I am.

The Joint Chairman (Mr. Beatty): Thank you, Mr. Mazankowski.

Mr. Robinson (Burnaby): Mr. Chairman, might that be appended to this issue of the proceedings . . .

Mr. Kempling: No, it is too costly. Do it the other way. Give us a xerox copy.

Donc, l'échange de vues a eu lieu le 29 octobre. La lettre est ici. Je ne pense pas qu'il soit utile de l'annexer au compte rendu, mais je crois qu'on devrait en faire des photocopies pour tous les députés qui en veulent. La lettre parle d'elle-même.

The Chairman: Mr. Nowlan.

Mr. Nowlan: Mr. Deniger—as I heard him—I must say he reported and recited what had happened here Tuesday and he is just bringing us up-to-date. He went back to the records and got this documentation. My only point is that Mr. Mazankow-

[*Traduction*]

l'horaire prévu pendant une période de quatre ans et pour neuf lignes différentes. Le Comité est-il d'accord pour que ce document soit déposé?

Une voix: Ce sont là toutes les lignes?

M. McKnight: Seulement neuf, si vous me permettez . . .

Le président: Tous ces trajets se trouvent être dans l'est du Canada; il y a un trajet transcontinental.

M. Benjamin: Si c'est le seul . . .

Le président: Voulez-vous que ce document soit annexé au compte rendu d'aujourd'hui?

Des voix: D'accord.

Le président: Monsieur Deniger, s'il vous plaît. Vous avez 10 minutes, monsieur Deniger.

Mr. Deniger: Thank you, Chairman.

Before putting my questions to the witness, I would like to refer to an exchange I had, during last Tuesday's meeting, with the member for Végréville concerning a letter in which the chairman of VIA at the time, Mr. Roberts, was submitting certain things for consideration to Mr. Mazankowski.

These facts go back to October 29, 1981 and this was not in the transport committee but in the Standing Committee on Regulations and Statutory Instruments; issue 42. In that issue 42, Mr. Pepin had said something about a letter that Mr. Roberts had sent him on March 12, 1980 and Mr. Roberts had appended it to that letter, a set of documents that he had addressed to Mr. Mazankowski. The minister had referred to those documents and Mr. Beatty, the co-chairman of the Standing Joint Committee on Regulations and Other Statutory Instruments, on page 54, asked the minister to table them. I will simply read the essential parts of this to you:

Monsieur le ministre, d'après mon interprétation de ces paragraphes, il faudrait déposer toute la lettre que vous avez mentionnée.

M. Pepin: J'obéis à votre demande, monsieur le président. M. Mazankowski l'a déjà et sans doute . . .

M. Mazankowski: Je n'étais pas sûr de l'avoir; mais je l'ai bien en effet.

Le coprésident (M. Beatty): Je vous remercie, monsieur Mazankowski.

M. Robinson (Burnaby): Monsieur le président, est-ce qu'elle pourrait figurer en annexe à ce fascicule des délibérations de . . .

M. Kempling: Non, c'est trop coûteux. Procédons autrement. Donnez-nous une photocopie.

So this exchange took place on October 29. The letter is here. I do not think it is useful to append it to the record but I do believe that photocopies should be made for all members who would like to have one. The letter is self-explanatory.

Le président: Monsieur Nowlan.

M. Nowlan: M. Deniger, si j'ai bien compris ce qu'il a dit, il nous a tout simplement rapporté ce qui est arrivé ici mardi et il nous fait une petite mise à jour. Il a fait un retour en arrière pour obtenir sa documentation. La seule chose que je désire

[*Text*]

ski is going to be here in the next few minutes and if you were going to continue on with that . . .

Mr. Deniger: No, no, I just want to make it known to the committee that I have the documentation that Mr. Mazankowski wanted me to table. If he still wants me to table it, I will gladly table it when he is here, but I just want to make it known to the members that I have it and that it is in the records.

Mr. Nowlan: Yes.

Mr. Deniger: As a matter of information to my colleagues, I am just glad that my memory did not fail me.

• 1620

Mr. Nowlan: Interpretation . . .

Mr. Deniger: That is a matter of debate. I do not want to enter into it, but . . .

Mr. Nowlan: Of course not, no.

The Chairman: I assume you are starting your questioning now, Mr. Deniger?

M. Deniger: Yes. But for the record I thought it would be useful.

M. Deniger: Monsieur Franche, nous étudions présentement le rapport annuel de l'année 1982, mais je crois que le rapport annuel de 1983 sera bientôt rendu public. Pourriez-vous alors comparer sommairement les deux rapports et, sans nous dévoiler des secrets, nous faire part de vos prévisions pour 1984?

M. Franche: Monsieur le président, en ce qui concerne les résultats prévus pour 1983, notre année fiscale étant une année civile et nos livres n'ayant pas été complètement vérifiés, tous ces renseignements se trouveront, évidemment, dans le rapport annuel que nous publierons et qui sera soumis au Parlement, mais, à toutes fins pratiques, nous prévoyons que le coût des subventions au titre des opérations de la société VIA Rail se comparera à celui de l'an dernier.

Les prévisions contenues dans rapport de l'an dernier étaient de l'ordre de 449 millions de dollars au chapitre des subventions; or, pour 1983, nous prévoyons *grosso modo* 450 ou 451 millions de dollars. Il faut reconnaître toutefois que, suite à une décision de la Commission canadienne des transports, nous avons dû inclure une somme de 17 millions de dollars au titre du *back shopping*, soit pour les réparations importantes des wagons, lesquelles étaient autrefois imparties aux investissements. Si l'on retranche cette somme du total, il faudrait alors parler de 433 millions de dollars, comparativement aux 449 millions de dollars de l'année précédente. En outre, si l'on tient compte de l'inflation qui pourrait être de l'ordre de 20 millions de dollars sur ce total, il s'agirait alors plutôt de 413 millions de dollars que de 449 millions de dollars, ce qui représente, d'après moi, une réduction de nos coûts de fonctionnement pour le gouvernement canadien.

Pour les passagers-kilomètres, à toutes fins pratiques, il s'agit du même montant que celui de l'an dernier. D'ailleurs, si

[*Translation*]

souligner, c'est que M. Mazankowski sera ici dans quelques minutes et si vous deviez continuer dans cette veine . . .

M. Deniger: Non, non, je voulais tout simplement que le Comité sache que j'ai la documentation que M. Mazankowski voulait que je dépose. S'il veut toujours que je la dépose, je serai heureux de le faire lorsqu'il arrivera, mais je voulais tout simplement que les députés sachent que j'ai ce document et qu'il fait partie des dossiers.

M. Nowlan: Oui.

M. Deniger: C'était tout simplement pour la gouverne de mes collègues et je suis heureux de voir que ma mémoire ne m'a pas fait défaut.

M. Nowlan: L'interprétation . . .

M. Deniger: C'est une question qu'on pourrait débattre. Je ne veux pas entamer ce débat, mais . . .

M. Nowlan: Non, évidemment.

Le président: Donc, monsieur Deniger, vous commencez à poser vos questions?

M. Deniger: Oui. Cependant, je croyais que ce serait utile pour nos dossiers.

Mr. Deniger: Mr. Franche, we are presently examining the 1982 Annual Report, but I believe that the 1983 Annual Report will soon be made public. Could you then make a brief comparison of these two reports and without revealing any secrets to us, tell us what your forecast would be for 1984.

Mr. Franche: Chairman, as far as the 1983 anticipated results are concerned, of course our financial year being a calendar year and our books not having yet been audited, all that information will be found in the annual report which we are to publish and which will be submitted to Parliament but, to all practical intents and purposes, we anticipate that the costs of subsidies for VIA Rail operations will compare to last years.

Last year's report provided for $449 million for these subsidies; for 1983, we have a ballpark figure of $450 million or $451 million. It must however be recognized that because of a decision made by the CTC, we had to include an amount of $17 million for an item called "back shopping" for important repairs to cars; these items, in the past, used to be posted as investment capital. If we subtract that amount from the total, then we would have to talk about something like $433 million compared to the $449 million from the preceding year. Then, if we take into account the inflation factor which could be something like $20 million on that total, we would be talking about $413 million rather than $449 million which, in my opinion, represents a reduction in our operating costs for the Canadian government.

For passenger kilometres, to all practical intents and purposes, it is the same as last year. If we compare this to

[*Texte*]

on fait des comparaisons avec les compagnies aériennes, d'autobus ou autres qui ont connu une réduction sensible sur ce chapitre, nous pouvons affirmer que nous avons maintenu notre position. Nous avons même réussi à accaparer une plus grande part du marché, même si ce dernier s'était rétréci. Certes, nous avons connu beaucoup de difficultés au cours de l'année, mais les résultats nous semblent encourageants.

Si ma mémoire est fidèle, le Livre bleu prévoyait 523 millions de dollars, alors que nous nous sommes maintenus à environ 450 millions de dollars.

The Chairman: Mr. Deniger, if you are asking questions about the capital budget for the year ending December 31, 1983 or the annual report for 1982, I can allow them; but if you are asking anticipatory questions about the annual report for 1983, I have some difficulty with it.

Mr. Deniger: I was asking about comparative numbers . . .

Monsieur Franche, récemment vous avez partagé avec les membres de la Chambre de commerce de Montréal l'expérience que vous avez vécue lorsque vous avez décidé d'endosser l'uniforme d'un de vos employés et de remplir la tâche de préposé à bord d'un train. Pourriez-vous relater cette expérience au Comité et donner les conclusions que vous en avez tirées?

M. Franche: Monsieur le président, cette expérience n'est pas une expérience isolée, car elle s'inscrit dans ce que, j'espère, la société VIA Rail pourra offrir, soit une amélioration du service à la clientèle. Nous avons beaucoup à faire dans ce domaine, mais nous avons décidé de nous attaquer résolument au problème. Pour ce faire, j'ai demandé à tous mes vice-présidents de consacrer au moins une journée par année pour faire le travail d'un employé qui est en contact direct avec la clientèle. Je le fais d'ailleurs moi-même. Certains ont été *red caps*; d'autres ont été examinateurs de billets, comme c'est mon cas; d'autres ont vendu des billets; d'autres ont été bagagistes à Halifax, etc. Nous avons fait cela ensemble.

• 1625

Cela se situe aussi dans le cadre d'un programme de formation de tous nos employés, au cours des deux prochaines années. Il y aura d'abord une journée d'initiation et ensuite un programme d'une semaine en vue d'améliorer le service à la clientèle. Par la suite, il y aura des séances d'une journée ou d'une demi-journée pour introduire de nouveaux éléments et améliorer la qualité de notre service. C'est un travail de longue haleine.

L'opération *Front Line*, comme nous l'avions appelée, ou ligne de front, a été très satisfaisante. Je crois que les employés sont très heureux que la direction de l'entreprise s'intéresse à leurs problèmes et se propose de répéter l'expérience chaque année. Pour nous, cette façon de procéder a été très fructueuse, et nous espérons qu'elle va nous aider à effectuer les changements nécessaires dans l'entreprise.

The Chairman: May I ask a supplementary, Mr. Deniger?

[*Traduction*]

figures from the air transportation industry, buses or others who did have quite a decrease in this area, we can confirm that we maintained our position. We even managed to get a larger share of the market even though the latter did shrink. Of course, we had many problems during the year but the results do seem to be encouraging.

I may be wrong, but it seems to me that there were $523 million in the blue book while we did manage to maintain this at approximately $450 million.

Le président: Monsieur Deniger, si vous posez des questions sur le budget des investissements pour l'année se terminant le 31 décembre 1983 ou sur le rapport annuel de 1982, je peux vous permettre de continuer; cependant, si vos questions anticipent sur l'avenir et que vous en posez sur le rapport annuel de 1983, j'ai certaines réserves.

M. Deniger: Je voulais des chiffres comparatifs . . .

Mr. Franche, you recently shared with the members of the Montreal Chamber of Commerce the experience you had when you decided to put on the uniform of one of your employees and act as a steward on one of your trains. Could you share this experience with this committee and tell us what conclusions you arrived at?

Mr. Franche: Chairman, this experience was not an isolated incident because it is done with a view to what I would like to see come about with VIA Rail, that is an improvement in the service we offer our clients. We have a lot to do in that area, but we have decided to tackle our problems head on. In order to do this, I asked all of my vice-presidents to take at least one day a year to do the job of an employee who deals directly with the public. I did it myself, as a matter of fact. Some where redcaps; others checked tickets, as I did; others were ticket sellers; and others still were baggage handlers in Halifax, et cetera. We did it together.

This was also part of a training program that all of our employees will be undergoing over the next two years. There will be a one-day initiation and then a one-week program designed to improve service to customers. There will then be one day or half-day sessions to introduce innovation and improve the quality of our service. It is a long-term project.

The front-line operation, as we call it, has produced very satisfactory results. I think that employees are very pleased that management is interested in their problems and intends to repeat the experiment every year. For us, it was very rewarding and we hope that it will help us to bring about necessary changes.

Le président: Puis-je poser une question supplémentaire, monsieur Deniger?

[*Text*]

Mr. Deniger: Sure.

The Chairman: I think it is a very worthwhile endeavour, Mr. Franche. I would like to ask you how the on-time performance was that day.

Mr. Franche: I can assure you that the day I was there it was rather good. I can also tell you that on the next day, when the Vice-President of Finance, Mr. Hanna, was there it was disastrous.

To come back to the point of this morning, it was the CTC, but between Montreal and Ottawa that failed in a snowstorm. It was a fact.

Mr. McKnight: You need to reverse the procedure and see how the employees would fare in the vice-president's position.

Mr. Franche: That is a very interesting point.

M. Deniger: Merci, monsieur le président.

Monsieur Franche, je considère, moi aussi, que c'est là une excellente initiative. La plupart des sociétés de la Couronne auraient intérêt à vous imiter.

En ce qui concerne le matériel L.R.C. qu'on utilise présentement, au cours du mois de décembre ou de novembre, les passagers de la société VIA Rail ont été avisés, par une note affichée à l'intérieur du train, que celui-ci serait renvoyé à La Pocatière pour des améliorations ou des réparations. Pourriez-vous nous parler de l'état de ces trains? Quand s'en servira-t-on à nouveau, si ce n'est déjà fait?

M. Franche: Monsieur le président, puis-je demander au député à quelle période il se situe exactement?

M. Deniger: C'était l'automne dernier. Je me rappelle fort bien que cela avait fait la manchette. On disait que les trains L.R.C., les trains Bombardier, étaient retirés parce qu'il existait des problèmes de suspension, je crois.

M. Franche: Je crois que c'est plutôt vers la mi-décembre ou au début de décembre.

M. Deniger: C'est cela. C'est ce que j'ai dit, il me semble.

M. Franche: Il est vrai que l'automne se termine vers le 21 décembre. Vous avez raison. Donc, monsieur le président, voici ce qui s'est produit. Une roue s'est séparée, le 2 décembre. Nous avons fait une série de vérifications, et nous avons dû retirer immédiatement du service toutes les voitures L.R.C. vers le 8 décembre, une fois les analyses terminées. C'est le roulement à billes qui chauffait et semblait être défectueux. Nous nous sommes attelés à la tâche de toute urgence. Je dois dire, monsieur le président, que nous avons obtenu la plus grande collaboration de la part du CN. A toutes fins pratiques, ils ont accordé la plus haute priorité à ce travail: 24 heures par jour, sept jours par semaine. Premièrement, il nous fallait obtenir les roulements à billes que nous avons trouvés juste à temps. Ils arrivaient d'Italie au port de Montréal cette fin de semaine-là. Deuxièmement, nous devions nous assurer que, pour la période des Fêtes, soit à partir, disons, du 20 décembre, nous aurions remis en service les 50 voitures en question. Nous

[*Translation*]

M. Deniger: Certainement.

Le président: Je crois, monsieur Franche, que cette expérience est très valable. Je voudrais savoir si les trains étaient à l'heure ce jour-là.

M. Franche: Je vous assure que, le jour où j'ai travaillé, ce n'était pas si mal. Mais je peux vous dire également, que le jour où le vice-président aux finances, M. Hanna, a travaillé, c'était désastreux.

Pour revenir à ce qu'on disait ce matin, il s'agissait de la C.C.T. Mais cela n'a pas marché, parce qu'il y a eu une tempête entre Montréal et Ottawa. C'est bien ce qui s'est passé.

M. McKnight: Il faudrait que vous fassiez l'expérience dans l'autre sens, pour voir comment les employés réagiraient s'ils devaient jouer le rôle de vice-président.

M. Franche: Ce serait fort intéressant.

Mr. Deniger: Thank you, Mr. Chairman.

I too feel that this is an excellent initiative, Mr. Franche. It would be in the interest of most crown corporations to follow your example.

With respect to the LRC material that you are now using, VIA passengers were advised in December or November, in a notice posted inside the train, that the train would be sent to La Pocatière for upgrading or repairs. Could you tell us what state these trains are in? When will they be back in service, if they are not already?

Mr. Franche: May I ask the member, Mr. Chairman, exactly what period he is referring to?

Mr. Deniger: It was last fall. I recall quite clearly that it made the headlines. They said that the Bombardier LRCs had been withdrawn because there were suspension problems, I believe.

Mr. Franche: I believe it was in mid-Decembber or at the beginning of December.

Mr. Deniger: That is right. I think that is what I said.

Mr. Franche: It is true that fall ends on December 21. You are right. Here is what happened, Mr. Chairman. On Deceber 2, a wheel came off. We did a series of inspections, and around December 8, once the results had been analyzed, we had to immediately take all the LRC cars out of service. The bearings were heating up and seemed to be defective. We set to work immediately. I must say, Mr. Chairman, that CN was extremely co-operative. For all intents and purposes, they made the job their highest priority, 24 hours a day, 7 days a week. First we had to get the bearing, which we found just in time. They arrived at the Port of Montreal that weekend from Italy. We then had to make sure that those 50 cars would be back in service for the holiday season, starting around December 20. We pulled it off. I believe that, by around December 21, 44 or 45 cars were back in service. They are still in service.

[*Texte*]

avons réussi l'exploit. Je crois que vers le 21 décembre, 44 ou 45 voitures roulaient; elles roulent encore en ce moment.

• 1630

M. Deniger: La société VIA Rail, à Montréal, a eu une presse quelque peu négative lorsque vous avez rendu publique la décision de transférer de Montréal à Toronto un certain nombre d'emplois reliés à l'entretien du Transcontinental. Pouvez-vous nous expliquer cette décision?

M. Franche: Lorsque l'entretien du Transcontinental se fait entièrement à Montréal, cela nous oblige à transporter des wagons vides pour lesquels on doit payer au CN, le long du parcours, ce qu'on appelle en anglais des *car miles*. De plus, cela nous oblige à faire beaucoup d'échanges ou de *switching*. Vous excuserez mes expressions anglaises, monsieur le président, mais l'industrie fonctionne principalement en anglais, et je cherche parfois mes mots.

M. Deniger: Mais vous êtes de Montréal, monsieur Franche.

M. Franche: Donc, nous réalisons une économie sensible en envoyant le tout à Toronto, tant du point de vue du nombre d'employés que de ceux des *car miles* qu'on doit payer et du *switching*. Cela ne veut pas dire que tout se fait à Toronto. Bien au contraire. L'entretien d'environ 25 p. 100 de la flotte sera effectué à Montréal, et 75 p. 100 à Toronto. Le gros des wagons part de Toronto pour l'Ouest, et l'autre partie part de Montréal, vers Toronto pour continuer son chemin par la suite, ou vers le Transcontinental de l'Est, vers Halifax. Cela représente une économie de main-d'oeuvre, une économie de *car miles* et une économie de *switching*. Voilà donc les raisons qui ont motivé notre décision. Évidemment, la presse a été négative.

J'aimerais bien signaler qu'on n'a pas eu ce genre de presse lorsque, l'année précédente, on avait déménagé de Toronto à Montréal, à Cancar, l'atelier dont on parlait ce matin, alors qu'il s'agissait là du travail de 125 ou 150 employés qui travaillaient auparavant à Toronto. Cela se fait maintenant à Montréal. Il existe évidemment un va-et-vient dans ce domaine-là. Toutefois, cela a touché plus directement les employés du Canadien Pacifique. Je n'ai pas les détails de la décision. Évidemment, les employés du Canadien Pacifique ont fait appel à l'arbitrage, et j'ai appris hier soir seulement qu'ils avaient gagné le point en litige: ils peuvent suivre le travail. Je n'en sais pas davantage. Cela va minimiser, je crois, les conséquences humaines négatives relatives au déplacement.

M. Deniger: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Deniger.

I will call on Mr. Nowlan now.

Mr. Nowlan: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. McKnight: I thought I was on the first round.

The Chairman: No.

Mr. McKnight: I was on this morning.

Mr. Benjamin: No, you were not. We cut you off.

The Chairman: Go ahead, Mr. Nowlan. I will take care of it.

[*Traduction*]

Mr. Deniger: VIA Rail had a certain amount of negative press in Montreal when you made public the decision to transfer from Montreal to Toronto a certain number of jobs involving maintenance of the Transcontinental. Can you provide us with an explanation of this decision?

Mr. Franche: When all of the maintenance of the Transcontinental was done in Montreal, we had to haul empty cars along the entire length of the route and pay CN for the car miles. We also had to do a lot of switching. Excuse me for using the English expressions, Mr. Chairman, but the industry operates mainly in English and I sometimes have trouble finding the right word.

Mr. Deniger: But you work in Montreal, Mr. Franche.

Mr. Franche: So, there is a considerable saving for us when we send everything to Toronto, in terms of the number of employees, the number of car miles that we have to pay for, and the amount of switching that we have to do. This does not mean that everything is done in Toronto. On the contrary. About 25% of the fleet will be maintained in Montreal and 75% in Toronto. Most of the cars going west start in Toronto and the rest start in Montreal, go to Toronto and continue from there, or go to Halifax VIA the Eastern Transcontinental route. So, we save on manpower, on car miles and on switching. Those were our reasons. We of course got bad press.

I would like to point out that we did not get the same sort of press the year before when we moved 125 or 150 employees from Toronto to Montreal, to Cancar, the workshop that we referred to this morning. That is now done in Montreal. There is naturally a certain amount of movement in that area. In any case, it had a more direct effect on Canadian Pacific employees. I do not have detailed information on the decision. The CP employees went to arbitration and I just found out yesterday evening that they won their case: they can go where the work is. I do not know anything more about it than that. I believe it will minimize the negative human impact of the move.

Mr. Deniger: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Deniger.

Je donne la parole à M. Nowlan.

M. Nowlan: Merci, monsieur le président.

M. McKnight: Je croyais avoir mis mon nom sur la liste.

Le président: Non.

M. McKnight: J'y étais ce matin.

M. Benjamin: Mon, vous n'y étiez pas. On vous a rayé.

Le président: Allez-y, monsieur Nowlan. Je m'en occupe.

[*Text*]

Mr. Nowlan: I have questions on three areas, Mr. Chairman, in the 10 minutes I have. I do not think they have been covered. If they have, perhaps Mr. Franche can tell me and then we will move on because I was in and out this morning.

My first question is on the perennial question, which really is not within the president's domain but he may know what last input he had on it, and that is with regard to the proverbial legislation giving statutory authority to VIA Rail. When was your last memo or draft bill or draft option paper sent to the minister, and what do you know is the present status of a VIA Rail bill?

• 1635

Mr. Franche: Mr. Chairman, I am trying to recollect. I do not believe there has been any direct written correspondence between the present Minister of Transport and myself on this. We have discussed the issue, and at this stage I am not sure yet whether he will proceed with a bill or a discussion or a consultation on the issue. I think possibly that question might be better directed to the Minister. I am sure the Hon. Member would recognize that. About correspondence, I do not recall my writing back to the Minister, but I have discussed the question of legislation.

Mr. Nowlan: Thank you for that answer.

I appreciate the limitations of how far Mr. Franche goes, Mr. Chairman.

Just to pursue this—and I will get off it, because you are right, it is more in the domain or the policy of the Minister—but as I understand it, I think the last, and/or the first time, you were here, which I think was the same, the first time being last year and I think that was your first time, but perhaps I am getting confused—I understood then that regardless of what was going on within the ministry, VIA Rail itself had prepared a discussion paper with various options which could be included in a bill. Is that correct?—going all the way almost from elimination of further service to, obviously, continuing passenger service. There are various options.

Mr. Franche: If I try to recall also the meeting, and subject to the record, I recall that the department was preparing a discussion paper, at which time I expressed the hope that this committee would invite us, once it was brought before the committee, for discussion. In fact, I was assured of that. We have not put to the Minister, quote, a specific proposal for legislation, because then there was a change in minister and so forth.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I just want to be a help to Mr. Nowlan. I quote the minutes of the committee last year, April 28. Mr. Franche stated that VIA Rail had been consulted on a discussion paper. By the way, Mr. Roberts told us the same thing the year before that. When the Chairman of the Committee, namely you, Mr. Chairman, asked: "Do you, Mr. Franche, believe we are going to see that paper?" Mr. Franche answered, "Yes". That is at page 94:35.

[*Translation*]

M. Nowlan: Je vais consacrer mes 10 minutes à trois domaines en particulier. Je ne crois pas qu'on en a déjà parlé. Si vous en avez déjà discuté, M. Franche pourra me le dire, et je passerai à autre chose; ce matin, j'ai dû m'absenter de temps à autre.

Ma première question est celle qui se pose toujours. Elle ne relève pas vraiment du président, mais il pourrait peut-être nous parler de ce qu'on lui a dit dernièrement à ce sujet. Il s'agit de la fameuse loi donnant à VIA Rail des pouvoirs statutaires. C'est quand la dernière fois que vous avez transmis au ministre un avis, une ébauche de projet de loi ou une liste de possibilités, et qu'en est-il du projet de loi concernant VIA Rail?

M. Franche: Monsieur le président, j'essaie de me souvenir. Je ne pense pas qu'il y ait eu échange directe de correspondance entre le ministre des Transports et moi-même là-dessus. Nous en avons parlé, mais je ne sais pas s'il va déposer un projet de loi ou entamer une consultation à ce sujet. Il vaudrait peut-être mieux poser la question au ministre lui-même. En ce qui concerne une correspondance, je ne me souviens pas avoir écrit au ministre, mais j'ai parlé avec lui de la question d'une loi.

M. Nowlan: Je vous remercie de cette réponse.

Je comprends très bien les limites que M. Franche doit respecter, monsieur le président.

Pour rester là-dessus—et je ne m'y étendrai pas, car il est vrai que cela relève beaucoup plus du ministre—il me semble que la première ou la dernière fois que vous êtes venu—je crois que c'est la même chose, car la première fois que vous êtes venu, c'était l'année dernière, mais je n'en suis plus très sûr—j'avais cru comprendre que, indépendamment du ministère, VIA Rail avait rédigé un document de travail esquissant plusieurs options susceptibles d'être incorporées dans un projet de loi. Est-ce exact? Ces options couvraient toute la gamme, depuis la suppression du service jusqu'au maintien du service voyageurs. Diverses options sont possibles.

M. Franche: Si je me souviens bien de ce qui avait été dit, le ministère travaillait à un document de travail, et j'avais exprimé l'espoir que votre comité nous inviterait pour en discuter, s'il en était saisi. On m'avait donné cette assurance. Je n'ai pas soumis au ministre de proposition de loi spécifique, car il y a eu un changement de titulaire du portefeuille, etc.

M. Benjamin: Monsieur le président, j'essaye d'éclairer M. Nowlan. Je cite le compte rendu de la séance du 28 avril dernier. M. Franche a déclaré que VIA Rail avait été consulté concernant un document de travail. D'ailleurs, M. Roberts nous avait dit la même chose l'année précédente. Lorsque le président du comité, c'est-à-dire vous, monsieur le président, a demandé: «Croyez-vous, monsieur Franche, que nous allons voir ce document?» M. Franche a répondu: «Oui». C'est à la page 94:35.

[*Texte*]

Now, where is it? Go ahead, Pat.

Mr. Nowlan: I am glad that my friend Mr. Benjamin—I knew it was somewhere in the record.

I think the witness has already answered the thing. From that I think it is fair to infer, then, perhaps, from the minutes of evidence last year in April, that really as far as the Chairman of VIA Rail is concerned, there has been no further input and no further elucidation as to the status of a working paper or bill than what was conveyed in that answer. Is that correct?

Mr. Franche: That is correct.

Mr. Nowlan: Well, let me ask this and then I will get off the subject. I am really seriously interested in your answer. Perhaps we have a new way to govern in the country.

As chairman of the board that is operating this service, do you find that there is restriction or there are problems in the administration of your service without any statutory authority? Perhaps we could get away with a lot of statutes if we can carry on in this way. In a practical way, what problems does the lack of statutory authority as far as you are concerned create?

Mr. Franche: Mr. Chairman, without trying to make an all-encompassing statement about all the aspects, obviously when we deal with the railway, if we had legislation it would allow us I think to be able to establish on what basis compensation would occur, and that would be obviously, I hope, a point to be covered in legislation. Secondly, it would allow us better to establish the basis for the perennial question of priority of passenger over freight on certain routes and so forth; things like that. I think those would be some of the key issues.

• 1640

It could include also the question of who would be employees of VIA Rail on trains and who would not be employees of VIA Rail in operating over track. Other aspects may have to do in due course with borrowing powers and things like that, but at this stage I think that those are the key areas that I would see. Obviously, I think as most pieces of legislation seem to be those of this nature, we would probably have a statement of mandate as to what is the role of VIA Rail and that would help to clarify, I think, both for Parliament and for ourselves, our duties and responsibilities.

Mr. Nowlan: I thank the witness for answering that and I will leave that now because we will be interested to see how some of those thoughts are put in legislative form if, when and ever—and I am not being cynical, maybe a little skeptical.

Anyway, Mr. Chairman, my next question has to do with the favourite rail service that used to link up the east with the other part of Canada that came into Canada after we were a thriving community in the deep east and that is the Atlantic. I know this is harrowing ground that has been ploughed in view of some of the controversy of the unilateral cuts made some time ago, but I am just wondering within VIA Rail if there is a work paper, study paper on—in effect, strictly with the Atlantic—what the costs were as it was when it was cut; what

[*Traduction*]

Où donc est ce document? Allez-y, Pat.

M. Nowlan: Je remercie mon ami, M. Benjamin—je savais que c'était quelque part dans le compte rendu.

Je crois que le témoin a déjà répondu. On peut donc conclure du compte rendu d'avril dernier que le président de VIA Rail n'a pas été consulté ou invité à collaborer à un document de travail ou à un projet de loi autre que celui dont il était question alors. Est-ce exact?

M. Franche: Exact.

M. Nowlan: Cela m'amène à vous demander ceci, avant de passer à un autre sujet. Votre réponse m'intéresse vraiment, car j'ai l'impression que nous sommes en train d'inaugurer un nouveau mode de gouvernement dans ce pays.

En tant que président du conseil qui administre ce service, pensez-vous que l'absence de tout pouvoir statutaire nuit à votre gestion? S'il est possible de fonctionner de cette façon, peut-être pourrait-on supprimer une bonne partie de nos lois. Sur le plan pratique, est-ce que l'absence de pouvoir statutaire vous pose des problèmes?

M. Franche: Monsieur le président, sans vouloir passer en revue tous les aspects, dans nos relations avec les chemins de fer, il serait certes utile qu'une loi définisse la formule d'indemnisation. Ce serait là l'un des premiers sujets d'une telle loi. Deuxièmement, elle devrait répondre à l'éternelle question de la priorité respective des trains de voyageurs et des trains de marchandises sur certaines lignes, etc. Voilà les principaux points qu'une loi devrait préciser.

Elle pourrait trancher également la question de savoir qui, parmi le personnel des trains, est employé de VIA Rail. D'autres aspects pourraient être les pouvoirs d'emprunt, et des choses de ce genre. Voilà donc les questions clés que je vois pour le moment. Par ailleurs, comme c'est le cas de la plupart des lois, on y énoncerait certainement aussi le mandat de VIA Rail, précisant son rôle, et il serait utile, aussi bien pour le Parlement que pour nous-mêmes, que cela soit précisé.

M. Nowlan: Je remercie le témoin de sa réponse, et je m'en tiendrai là. Il sera intéressant de voir ces pensées intégrées dans un texte, si une loi voit jamais le jour. Sans être cynique, je suis un peu sceptique.

Ma question suivante, monsieur le président, porte sur ma ligne ferroviaire favorite, qui reliait l'Est du Canada, c'est-à-dire l'Atlantique, au centre, à un moment où nous étions déjà une communauté en plein essor. Je sais que l'on en a déjà parlé à perdre le souffle lors des coupures unilatérales décrétées il y a quelque temps, mais j'aimerais savoir si VIA Rail possède un document de travail, une étude montrant quels étaient les coûts de cette ligne au moment de sa coupure, le nombre de

[*Text*]

the ridership had been, and what the projection is if it is restored as a passenger service?

Mr. Franche: To my knowledge, Mr. Chairman, I do not recall a paper—maybe there is—in the company, that established what it used to be before and how much it cost. I cannot assure the hon. Member of this. We are looking at such a route. There is a group that has made representation, which is the Coalition for Improvement and we call it CIRPS, or Coalition For Improvement of Rail Passenger Service. They have mounted an operation. They have supplied figures. We are looking at that and actually I think it will possibly fit into the overall study, what we call the transcontinental study, east and west across the country, and to what type of service we should have in the future, where that service would be and what frequency and what markets it would serve. But we have been looking at some of their figures; we do not have any report at the moment, Mr. Chairman.

The Chairman: Two minutes left, Mr. Nowlan.

Mr. Nowlan: I guess I had better not pursue that any further. I would be interested obviously when and if—I guess we might even have trouble getting it public until decisions are made. But I will leave that and come down to a more local situation, not the larger question of the Atlantic, but something that is very much within my bailiwick, and that is what I would call the "Valley VIA", which is the one from Halifax, ostensibly to Yarmouth.

But I would like to ask very seriously, Mr. Chairman, if there are any—I know, okay, between Ottawa and Montreal, frankly the service certainly has improved and you also have beverage facilities and food facilities on that—I do not know what you would call it—luncheon car, dining car. Frankly, I am wondering, knowing the traffic patterns and the type of people that live obviously in the heart of my riding, because this cuts through the heart of it into Coline Campbell's South West Nova—and I will be even more parochial because to me I can see a growth in a passenger service between Halifax and Kingston, which is where, of course, CFB Greenwood is, and a lot of traffic out of there and Middleton area. After you leave the Middleton area, it gets a little more sparse as far as population along the rail which, I think, Mr. Franche knows.

My question is, is there any study or thought—and quite frankly, I think it could be very stimulative in terms of expanding the service. I think it has been growing but I think it could grow even more if there was some effort made, even on a trial basis, to put—I will not start with a bar car—but that type of dual capacity where you could have food and beverage from the city into say, the valley area on that run, and almost start to make it a semi-commuter service. Even to go so innovative of even having students try to operate it on a trial basis during the summertime.

• 1645

Is there any thought at all within the VIA operation in areas in the country—and I am thinking particularly the valley—where this possibility has been assessed as a factor that could increase ridership?

[*Translation*]

passagers transportés, et ce qu'il en coûterait si on restaurait ce service.

M. Franche: Il n'existe pas, à ma connaissance, monsieur le président, d'étude chiffrant ce que la ligne coûtait. Ce n'est cependant pas une affirmation catégorique. Nous réfléchissons actuellement à une telle liaison et nous avons notamment fait l'objet d'une intervention de la part de la Coalition pour l'amélioration du service voyageurs. Celle-ci a monté une opération, soumis des chiffres, et nous les examinons actuellement et nous attaquerons peut-être cette question dans le cadre de l'étude globale, que nous appelons étude transcontinentale, sur le genre de service que nous pourrions assurer à l'avenir, la fréquence de la desserte et le marché desservi. Nous avons donc pris connaissance de ces chiffres, mais nous n'avons pas de rapport pour le moment, monsieur le président.

Le président: Il vous reste deux minutes, monsieur Nowlan.

M. Nowlan: Il vaut mieux que je ne m'attarde pas là-dessus. Cela m'intéressera, évidemment, si . . . on n'en parlera peut-être même pas publiquement avant qu'une décision soit prise. Je vais laisser tomber cela et aborder un problème beaucoup plus local, qui concerne de beaucoup plus près ma paroisse, et qui est la ligne que j'appelle «Vallée VIA», entre Halifax et Yarmouth.

J'aimerais beaucoup savoir si . . . d'accord, le service a été considérablement amélioré entre Ottawa et Montréal, et vous y avez même un wagon-restaurant, avec boisson et nourriture. Je me demande, connaissant le genre de population qui emprunte cette ligne, qui est au coeur de ma circonscription et passe par celle de Coline Campbell . . . je vais prêcher encore davantage pour ma paroisse, car je peux même envisager un service voyageurs entre Halifax et Kingston, où se trouve la base de Greenwood, avec une circulation intense entre celle-ci et la région de Middleton. Au delà de Middleton, la population devient plus clairsemée, comme M. Franche le sait.

Ma question est de savoir si on étudie ou si on envisage . . . et très franchement, ce serait une très bonne possibilité d'expansion. Vous enregistrez déjà une certaine croissance, mais elle pourrait être encore plus forte si on essayait, même à titre expérimental . . . ne parlons pas d'un wagon-bar, mais on pourrait au moins avoir un service de boisson et de restauration entre la ville et la vallée et en faire presque une sorte de ligne de banlieue. On pourrait peut-être même engager des étudiants pendant l'été pour y travailler.

Est-ce qu'au sein de VIA on a envisagé cette possibilité, pour certaines régions du pays—et je songe en particulier à la vallée—comme moyen pour accroître le nombre de passagers?

[*Texte*]

The Chairman: Mr. Franche.

Mr. Franche: I have just been checking on the operation side. Unfortunately, the answer is that this has not been looked at. It might be interesting to look at the suggestion of the member. Do I understand that you are suggesting that some part of the train would terminate around Kingston, as you say, instead of going all the way?

Mr. Nowlan: That is right.

Mr. Franche: Okay. We have not looked at that. I am not able to comment right now. But I will inquire about it.

Mr. Nowlan: I guess my time is up. I would like to certainly pursue it without being anti any South West Nova. But I do feel in terms of scheduling in the summertime with the tourist industry, there obviously is a preoccupation with the Yarmouth boat, and that affects the whole timing of the thing. Other than the summer, the real traffic, I think your figures would show, would be from the central part of the valley and Halifax and back. Personally, I know myself, rather than drive the car, with a faster moving train . . . it is moving fairly well, but I wish it could move faster—and with some food facilities. And with the type of constituents I have, senior citizens who would like to get out of the city more cheaply and safer than on the roads, with some type of service, food and beverage, let alone the Greenwood area, I think this could be quite an enhancement to the service which would increase ridership. But I will carry on further directly with the officials, Mr. Chairman. I am glad I threw it out on the table.

The Chairman: Thank you, Mr. Nowlan.

I now call on the long-suffering, Mr. McKnight.

Mr. Benjamin: Hear, hear. He should suffer.

Mr. McKnight: You are only too kind. Mr. Chairman, through you, I would like to ask Mr. Franche about the statements that were made when 20% of the VIA line was abandoned on the service, savings of $100 million anticipated by the abandonment of 20% of the line. What significant portion of that saving have you see so far?

Mr. Franche: If I recall, I think, first of all, last year, our appreciation was either $50 million or $55 million of that amount. As time grows you obviously lose sight of the comparative point because a lot of other things change. It is not a system that just stops; a lot of things are being modified. The only I can say is that today, comparative to what previous history has shown with VIA, is the growth of the cost of the subsidy has stopped.

In fact, at the beginning I explained that in my opinion, 1983 versus 1982 will show a drop and therefore there is something that has happened. It can obviously be some of those things that come management's action; some of them come, for example, for a better management of our fleet in terms of car models and so forth. Others come from productivity and others come from the cuts in service in 1981. But as we go, in time, you lose; I think you lose sight. You cannot say

[*Traduction*]

Le président: Monsieur Franche.

M. Franche: Je viens de vérifier auprès du secteur des opérations. Malheureusement, je dois vous répondre que la possibilité n'a pas été envisagée. Il serait intéressant d'étudier la suggestion du député. Dois-je comprendre que certains segments du train s'arrêteraient à Kingston au lieu de faire tout le trajet?

M. Nowlan: C'est exact.

M. Franche: Bon, nous n'avons effectivement pas pensé à cela. Je ne peux donc pas dire quoi que ce soit pour l'instant. Je vais me renseigner.

M. Nowlan: Je crois que mon tour est terminé. Je n'ai rien contre la circonscription de *South West Nova*, mais j'aimerais tout de même y revenir. Je crois que l'été, à cause des touristes, on prévoit tout l'horaire en fonction du traversier de Yarmouth. Le reste de l'année, vos statistiques pourraient vous indiquer que les passagers, en majorité, font des allers-retours entre le coeur de la vallée et Halifax. Je sais personnellement qu'au lieu de prendre ma voiture, je préférerais prendre un train plus rapide, qui offre également des repas à bord. Mes commettants, en particulier les personnes âgées qui souhaiteraient quitter la ville par un moyen de transport plus économique et plus sécuritaire que le transport routier et qui dispense certains services comme la nourriture et la boisson—tous ces avantages là vous aideraient à accroître le nombre de voyageurs, et pas seulement dans la région de Greenwood. Je continuerai la discussion directement avec les fonctionnaires. Je suis quand même heureux d'avoir amené la question sur le tapis.

Le président: Merci, monsieur Nowlan.

Je cède maintenant la parole au très patient M. McKnight.

M. Benjamin: Bravo. Il est normal qu'il attende un peu.

M. McKnight: Vous êtes trop aimable. Monsieur le président, quand on a décidé d'abandonner 20 p. 100 des trajets de VIA, on a annoncé que cela permettrait d'économiser quelque 100 millions de dollars. M. Franche pourrait-il nous dire quel montant on a pu épargner jusqu'à présent?

M. Franche: Si je ne m'abuse, l'an dernier, nous avions prévu récupérer 50 ou 55 millions de dollars de ce montant. Au fur et à mesure que le temps passe, on perd de vue le point de repère original, parce que des tas de choses changent. Ce n'est pas un système statique; des tas de choses ont changé. La seule chose que je puisse affirmer maintenant par rapport au passé de VIA, c'est que le coût de la subvention ne s'accroît plus.

J'ai d'ailleurs dit au départ qu'à mon avis, il y aurait une diminution en 1983, par rapport à 1982, et c'est ce qui s'est produit. Cela peut évidemment résulter de certaines décisions administratives, par exemple la meilleure gestion de notre parc pour ce qui est des modèles de wagon, etc. Cela peut également résulter de la productivité et des autres coupures de service effectué en 1981. Mais je crois qu'avec les années, on perd de vue certaines choses. On ne peut donc pas affirmer que cela

[*Text*]

that this is due to the 1981 cuts. This is is due to this, to be honest. But last year we had a figure of about $55 million.

Mr. McKnight: Do you figure that is the total saving in your system or the total saving of the 20% cut, not taking into any consideration that there was revenue that was gained also on that 20% of the system that you abandoned?

Mr. Franche: I think it has taken into consideration the difference between revenue that you lost through the cut and the payments or the cost of the services concerned. That was our appreciation at the time.

Mr. McKnight: Then out of that small saving that you have accumulated, the Minister, yesterday, announced that the savings that had been made possible by that cut had made it possible for VIA to begin planning for the maintenance facilities in Toronto, Montreal, Halifax and Winnipeg. What is the cost of those facilities?

Mr. Franche: If I recall, the four facilities together, about $306 million.

Mr. McKnight: So out of an appreciation or a saving through the whole system of some-$50 million, the Minister has found that he can spend $306 million.

Mr. Franche: As you repeat these savings, as they carry through over the years, obviously, that is part of it. Our justification . . .

• 1650

Mr. Mcknight: You could do the same thing if you just stuck to depreciation on the dollar over a number of period of years.

Mr. Franche: Yes.

Mr. McKnight: You would have that saving.

Mr. Franche: The maintenance facilities are funded within our targets of a $182 million for capital funding, and we have been able to achieve it also through there. And furthermore, they will bring in future savings; when they are fully operational we expect savings of another $50 million dollars.

Mr. McKnight: I would like to a statement on when, I belive if I understood this morning, you were speaking with Mr. Mazankowski, and you had said that the testing for the new LRC's for the Atlantic region and the Western Region would be completed by 1988.

Mr. Franche: I was not referring, Mr. Chairman, to LCR's; I was referring to a prototype train that we intend to build, which we . . .

Mr. McKnight: You were just talking about the 300 to 500 cars that Mr. Axworthy referred to yesterday.

Mr. Franche: Yes.

Mr. McKnight: Yes, okay.

Mr. Franche: That would be what we call a modern short train type of design, better suited to the needs of these short

[*Translation*]

résulte des coupures de 1981. L'an dernier, toutefois, nous avons pu épargner quelque 55 millions de dollars.

M. McKnight: Ce montant correspond-il aux épargnes de tout le système ou de cette réduction de 20 p. 100 des trajets, si l'on ne tient pas compte du manque à gagner des trajets abandonnés?

M. Franche: Je crois qu'on a tenu compte de la différence entre le manque à gagner et le coût des services supprimés. C'est ainsi que c'était prévu à l'époque.

M. McKnight: C'est grâce à ce petit montant épargné que le ministre a annoncé hier que les économies résultant de la suppression de certains trajets avaient permis à VIA de commencer la planification des ateliers d'entretien de Toronto, Montréal, Halifax et Winnipeg. Combien coûteront ces installations?

M. Franche: Si je ne m'abuse, elles coûteront en tout 306 millions de dollars.

M. McKnight: Donc, grâce à une appréciation ou à une économie pour tout le système de quelque 50 millions de dollars, le ministre a cru qu'il pouvait dépenser 306 millions de dollars.

M. Franche: Comme ces économies sont réalisées chaque année, ce montant servira à payer une partie de ces coûts. Nous justifions . . .

M. McKnight: Vous pourriez arriver au même résultat si vous vous en teniez à la dépréciation du dollar sur un nombre donné d'années.

M. Franche: En effet.

M. McKnight: Vous réaliseriez les mêmes économies.

M. Franche: Les installations d'entretien se financent dans les limites des 182 millions de dollars prévus pour les immobilisations, ce qui nous a également permis de réaliser des économies dans ce secteur. En outre, ces installations permettront des économies ultérieurement, c'est-à-dire que lorsqu'elles seront entièrement opérationnelles, nous nous attendons de pouvoir économiser encore 50 millions de dollars.

M. McKnight: J'aimerais revenir à ce que vous avez dit, je crois, ce matin, en parlant avec M. Mazankowski: vous auriez dit que les essais des nouveaux LRC dans la région de l'Atlantique et dans la région de l'Ouest seront terminés en 1988.

M. Franche: Monsieur le président, il ne s'agissait pas des LRC, mais plutôt d'un prototype que nous avons l'intention de construire et que . . .

M. McKnight: S'agissait-il des 300 à 500 wagons dont M. Axworthy a parlé hier?

M. Franche: Oui.

M. McKnight: Très bien.

M. Franche: C'est ce que nous appellerions des wagons modernes conçus sur le modèle des trains courts, c'est-à-dire

[*Texte*]

trains, but they can go on long distances and would remain compatible with the future transcontinental fleet.

That will occur through the testing of the prototype, which we expect testing would be completed and as you say, breaking it in and everything, by 1988. And ordering cars around 1988.

Mr. McKnight: Well then, yesterday, the Minister in the committee said we would hopefully be in the position after the summer of 1986 when Expo transportation is being used to display these cars. We would be in a position to provide for the purchasing within a year of 1986. That means 1987. That is what the Minister thought we would be able to purchase the cars.

Mr. Franche: We have not looked at the record as yesterday, but all I can say is, depending on when it is put in service, we are aiming for 1986. Personally, I hold a view that the equipment should be tested at least two winters. Our experience with the LRC's, is you do not rely on one winter. You rely on at least two winters, and then you have to put in your competitive bidding system, modify your specs to the latest thing, and call for bids and get into the construction process. And, of course, it takes a while to build these things, so 1987, 1988 . . . I would think that 1987, maybe we can achieve it, but I would think it would be a bit early.

Mr. McKnight: So, just so I can go over and there are not any mistakes. A 300 to 500 new passenger cars for service in the Atlantic and the western part of Canada, you anticipate being able to purchase no earlier than 1987. Your feeling is, it would be later than that.

Mr. Franche: No earlier than 1987 is correct. Probably 1988.

Mr. McKnight: Have you put your order in for purchase? That means those cars would put, would be put into service, serving the people of the Atlantic region and the western region, in what year?

Mr. Franche: At this stage, frankly, I do not know exactly what is going to happen. First of all,

Mr. McKnight: Just a minute, just a minute please. You do not know what is going to happen? You must anticipate, I mean if we are going to buy three to 500, you must anticipate the time from purchase to when they would be coming into service. Is it two years? Is it one year?

Mr. Franche: I think, Mr. Chairman, the problem is that when you ask me when they will go into service in the east and the west, 300 to 500 cars will not come all at once. They will come over a number of years.

Mr. McKnight: Let us say, when will you be able to provide service to the people of Atlantic Canada and Western Canada, with the 300 to 500 cars, any portion thereof, on a scheduled

[*Traduction*]

beaucoup mieux adaptés aux besoins des trains courts, tout en étant capables de parcourir de longues distances et en étant compatibles avec notre futur parc transcontinental.

Nous espérons donc que la mise à l'essai du prototype sera terminée dès 1988, le rodage y compris. Nous voudrions également commander des wagons cette même année-là.

M. McKnight: Au comité d'hier, le ministre aurait dit espérer qu'après l'exposition sur les transports de l'été 1986, au cours de laquelle les wagons en question auront été exposés, nous pourrions en acheter dans l'année qui suivra. C'est donc en 1987 que le ministre pensait que nous serions en mesure de les acheter.

M. Franche: Nous n'avons pas lu le compte rendu de la séance d'hier, mais tout ce que je peux dire, c'est que même si cela dépend de la date à laquelle ils seront mis en service, nous visons l'année 1986. J'estime personnellement que l'équipement devrait être mis à l'essai au moins pendant deux hivers. Notre expérience des LRC a prouvé qu'il était impossible de se fier aux résultats d'un seul hiver. Il faut attendre au moins deux hivers avant d'établir son système de soumissions, de modifier ses devis en fonction des derniers résultats, de lancer les appels d'offres, puis de commencer la construction. Évidemment, la construction ne se fait pas du jour au lendemain; c'est pourquoi nous avions pensé à 1987, et même 1988, puisque 1987 ne semble pas nous donner assez de temps, même si nous pourrions peut-être y arriver.

M. McKnight: Je reviens sur ce que vous avez dit, pour m'assurer que je n'ai pas fait d'erreur. Vous ne vous attendez pas de pouvoir acheter avant 1987 les 300 à 500 nouveaux wagons de voyageurs qui doivent entrer en service dans l'Atlantique et dans l'Ouest du Canada. Et 1987 vous semble même un peu trop juste.

M. Franche: Certainement pas avant 1987, et même probablement seulement en 1988.

M. McKnight: Avez-vous passé votre commande? Dans ce cas, en quelle année ces voitures seraient-elles mises en service dans la région de l'Atlantique et dans l'Ouest?

M. Franche: À l'heure qu'il est, j'avoue franchement que je ne sais pas exactement ce qui se produira. Tout d'abord . . .

M. McKnight: Une minute, s'il vous plaît. Vous ne savez pas ce qui arrivera? Vous en avez certainement une petite idée. Si vous voulez vraiment acheter de 300 à 500 voitures, il vous faut certainement prévoir, à partir de la date d'achat, la date à laquelle elles entreront en service. Est-ce deux ans après, ou un an après?

M. Franche: Monsieur le président, le problème, lorsque vous me demandez la date à laquelle ces trains entreront en service dans l'Est et dans l'Ouest, c'est que les 300 à 500 voitures ne nous arriveront pas toutes en même temps. Elles nous seront livrées sur un certain nombre d'années.

M. McKnight: Dans ce cas, quand pensez-vous pouvoir desservir les habitants de l'Atlantique et de l'Ouest à l'aide d'une partie des 300 à 500 wagons, ou de leur totalité, selon un

[*Text*]

run, so that they can go and get a VIA ticket and get on a train. It is one of these new cars that we are supposed to be purchasing.

Mr. Franche: Optimistically, from my point of view, 1988. And, probably 1989. I mean this is development work and you do not know what some of the difficulties you will face in the prototype; there is development work that is tied to that.

Mr. McKnight: But, Mr. Chairman, if I can just go back.

• 1655

If we are anticipating testing these prototypes for at least two years before placing an order to purchase, and assuming that purchase could be filled in 18 months and then when they are put into service would probably take another six months of testing and servicing, really we are looking at 1990 before those cars would be of any benefit to the people in the Atlantic region or the Western region. Is that a fair assumption?

The Chairman: I just want to point out that that is really exactly what it is, is an assumption, and I guess you are . . .

Mr. McKnight: Well, Mr. Chairman . . .

The Chairman: —your assumption would be as good as Mr. Franche's . . .

Mr. McKnight: No, it should not be, Mr. Chairman . . .

The Chairman: —and the witness may . . .

Mr. McKnight: —because I am not the President of VIA Rail.

The Chairman: —the witness may answer but we will have to assume that the answer is also an assumption.

Mr. Franche: When you are in 1984 and you are talking of developing a new train many things can happen. It can go rather well, it can go possibly well and it can go rather bad. As I said, I think optimistically I think they will go in service in 1988, probably in 1989 and maybe a worse case scenario in 1990. I think, basically, I will agree that it is an assumption on our part at this stage. We are just beginning to look at it and there is a lot of development work that is to be done, from an industry that has not built many cars in Canada in the last many years except for the LRC and we have had problems with it. That whole technology is gone.

Mr. McKnight: Last point then, Mr. Chairman. The whole 300 to 500 new passenger cars is really just a discussion; it is hypothesis when they would be put into service in either part of those regions?

Mr. Mazankowski: Political speculation.

Mr. McKnight: There is nothing very concrete about it, if I could ask the chairman that.

[*Translation*]

trajet fixé qui leur permette d'aller acheter un billet de train à VIA? Il s'agit bien de ces nouveaux wagons que nous sommes censés acheter, n'est-ce pas?

M. Franche: Je dirais, pour être optimiste, 1988, et probablement 1989. Nous en sommes encore au travail expérimental et ne pouvons dès maintenant savoir quelles sont toutes les difficultés que nous rencontrerons avec le prototype; cela suppose beaucoup de travail de mise au point.

M. McKnight: Monsieur le président, puis-je revenir à ce que l'on a déjà dit?

Si on a l'intention d'essayer ces prototypes au moins deux ans avant de passer une commande, en supposant que cela prenne 18 mois avant de recevoir ces voitures et de les mettre en service, puis encore six mois d'essai et de réparation, ai-je raison de penser que ces voitures ne pourront desservir les habitants de l'Atlantique ou de l'Ouest qu'en 1990?

Le président: J'aimerais rappeler qu'il ne s'agit en effet que d'une supposition, et j'imagine que votre . . .

M. McKnight: Eh bien, monsieur le président . . .

Le président: . . . votre supposition vaut bien celle de M. Franche . . .

M. McKnight: Non, elle ne la vaut pas, monsieur le président . . .

Le président: . . . et le témoin voudra peut-être . . .

M. McKnight: . . . car je ne suis pas, moi, président de VIA Rail.

Le président: . . . voudra peut-être répondre, mais il nous faut comprendre que sa réponse est également une simple supposition.

M. Franche: Lorsque nous parlons en 1984 de mettre au point un nouveau train, n'oublions pas que bien des événements peuvent se produire. Tout peut aller très bien, plus ou moins bien, ou tout à fait mal. Je le répète, mes prévisions les plus optimistes visent 1988 comme mise en service, mais il se peut qu'il faille attendre 1989, et dans le pire des cas, peut-être 1990. Je conviens avec vous qu'il ne s'agit, à ce stade-ci, que d'une supposition de notre part. Nous ne faisons encore qu'entamer le projet, et il reste beaucoup de travail expérimental à effectuer, surtout lorsqu'il s'agit d'une industrie qui n'a pas construit beaucoup de wagons au Canada ces dernières années, sauf le LRC, qui nous a causé des problèmes. Toute la technologie s'est envolée.

M. McKnight: Une dernière remarque, monsieur le président. L'utilisation de ces 300 à 500 nouveaux wagons pour voyageurs n'est donc en réalité qu'une discussion théorique; est-il possible de spéculer sur la date de leur mise en service dans l'une ou l'autre de ces régions?

M. Mazankowski: C'est une spéculation politique.

M. McKnight: Il n'y a rien de bien concret, si le président veut bien en convenir.

[*Texte*]

Mr. Franch: I can assure the Member that it is our intention to do that because the equipment, the fleet is getting older and older all the time. That is one of the difficulties. I cannot assure the hon. Member what Parliament will vote us as funds in 1988, 1989, 1990 and beyond and obviously all of this is dependent on the availability of funds to VIA Rail at that time, but that is what we are forecasting at the moment.

The Chairman: Thank you, Mr. McKnight.

Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Thank you, Mr. Chairman. So 1990 is the earliest for our cars. The thing that struck me funny about it—well strange, but it is quite understandable because it has been the practice—I am sure they will be announced, Mr. McKnight, monthly, for the next four years. It is a disappointment I might say;, I thought we were a little firmer on that, about the development work had gone along somewhat further than that.

Might I, Mr. Chairman, ask our witness what light he can shed on the proposals that have been bandied around which seem to make economic sense and certainly attract the attention, a high level of attention, from patrons in New Brunswick and indeed Nova Scotia, with respect to the Halifax and/or Moncton, St. John, Montreal route. Possibly restoration of it?

Mr. Franche: I think the hon. Member, Mr. Chairman, is referring again to CIRPS . . . the Coalition for Improvement of Rail Passenger Service. We have received some information from them, we are looking at it, internally, and I would believe that it would be part of our whole Transcon Study east and west. That is the situation at the moment. It is an interesting concept that existed before, but beyond that I do not have much information further to enlighten the committee.

Mr. Forrestall: Could I ask . . . Do I draw from that that studies that you had undertaken to do last fall—I know in some instances those studies and reviews with communities and the train user communities involved—have in fact started?

• 1700

There have been on-going communications, written and verbal. Do I understand from what you have said that that specific route has not been in any deliberate way other than the communication you have just referred to, no detailed study, no deliberate attempt to communicate with provincial or civic leaders or potential users or patrons of that service . . . that no attempt has been made to touch base with these people to try and develop a potential, or to understand the potential of the market?

Mr. Franche: I cannot assure the committee that no attempt has been made. We have, I think, some small group internally looking at different projects of which this is one of them, but I do not have unfortunately, any details as to the extent of the

[*Traduction*]

M. Franche: Je puis assurer le député que c'est bien la route que nous emprunterons, puisque notre équipement et notre parc deviennent de plus en plus vétustes, ce qui représente un de nos problèmes. Je ne peux pas néanmoins assurer le député que le Parlement nous accordera des fonds en 1988, 1989, 1990 et après; et notre modernisation dépend évidemment des fonds qui seront disponibles à VIA Rail au moment voulu. Pour l'instant, ce sont là les prévisions que nous avons établies.

Le président: Merci, monsieur McKnight.

Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Merci, monsieur le président. Si je vous comprends bien, les premiers wagons seront disponibles en 1990. Il y a une chose qui me semble curieuse, mais qui se comprend assez bien, étant donné que c'est la pratique depuis des années: ce qui prête à rire, monsieur McKnight, c'est que l'arrivée de ces wagons sera certainement annoncée tous les mois pendant les quatre prochaines années. Mais cela me déçoit quelque peu, parce que je pensais que nous en savions un petit peu plus et que la mise au point en était à un stade quand même un peu plus avancé.

Monsieur le président, puis-je demander à notre témoin s'il peut nous expliquer les propositions qui ont circulé, propositions très valables du point de vue économique et qui ont attiré beaucoup l'attention des clients potentiels du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Écosse? Il s'agit de la possibilité de reprise du service ferroviaire entre Halifax et (ou) Moncton, Saint-Jean et Montréal.

M. Franche: Monsieur le président, je pense que l'honorable député fait encore une fois allusion à la Coalition pour l'amélioration des services ferroviaires voyageurs. Nous avons reçu de l'information de la part de ce groupe, information que nous étudions de façon interne, dans le cadre de toute notre étude sur le service transcontinental de l'Est à l'Ouest. Voilà où nous en sommes actuellement. C'est un concept intéressant, puisque le service a déjà existé, mais je n'ai vraiment rien de plus à dire pour éclairer le Comité.

M. Forrestall: Pourrais-je demander . . . Puis-je en conclure que les études que vous vous étiez engagés à entreprendre l'automne dernier—comme les études et révisions de la situation auprès des collectivités utilisatrices des services ferroviaires—ont déjà commencé?

Il y a eu communication constante, verbale et écrite. Dois-je comprendre que cette possibilité n'a fait l'objet que de ces dites communications, et qu'il n'y a eu ni étude ni tentative de communiquer avec les autorités provinciales ou municipales, ni avec les utilisateurs éventuels du service? Dois-je comprendre que rien n'a été fait pour tenter de prendre contact avec ces groupes, dans l'espoir de développer un marché potentiel ou de déterminer s'il y en a un?

M. Franche: Je ne puis dire catégoriquement au Comité qu'il n'y a pas eu de tentative. Je pense qu'un petit groupe, chez nous, étudie les divers projets, dont celui-ci, mais je n'ai malheureusement aucun détail qui me permette de dire

[*Text*]

work where it is at, or whether they started communicating directly with the groups. I cannot assure you of that. That study was in response to this CIRPS group that we started looking at this possibility.

Mr. Forrestall: Could I ask the witness, Mr. Chairman, if he would interest himself in the status of any study that may be taking place, or under contemplation, and might I ask him on behalf of the people who might very well want to see the restoration—and there are many of that service—to add some additional push that his good offices in fact can generate as only he well knows.

Mr. Franche: It would be my pleasure, Mr. Chairman.

Mr. Forrestall: Would you be a little bit more specific for your admiring public and say that, yes sir, this is something that I will do next week?

Mr. Franche: I cannot assure you about next week, but definitely I think, as the hon. Member knows, I will look into it as quickly as possible to make sure where it is at.

Mr. Forrestall: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Forrestall. That completes our first round of questioners and I wonder if the committee would permit me to put a question or two to the witness before going to the second round.

The Moncton, Edmunston, Moncton local train, Mr. Franche, when is that going to go into service?

Mr. Franche: We are aiming for the fall of 1984, the three times a week service.

The Chairman: What is the holdup?

Mr. Franche: Availability of equipment I believe; rail diesel cars specifically, and I will just check if there is anything else on that point. Mainly the availability of rail diesel cars.

The Chairman: It seems like an awful long time between the announcement and the actual putting into service of the train, Mr. Franche. You must have quite a list of reservations by now.

Mr. Franche: Excuse me, Mr. Chairman, it is not that your questions are bothering my ear. After all morning and so forth I am changing sides a bit.

I realize a little bit more. It is the availability of RDC's, and what we are really awaiting is the second order of LRC's which will relieve the use of RDC's in the corridor and therefore free them up to go into the Edmunston, Moncton service. That delivery of equipment will only start sometime in the summer and that is why we have planned it for the fall schedule.

The Chairman: I will not pursue that one any further, except to say that many people in that part of New Brunswick are very disappointed that the service is not being provided now.

[*Translation*]

exactement ce qu' on a fait, où l'on est rendu, ou si l'on a communiqué directement avec les groupes. Je ne puis vous dire quoi que ce soit avec certitude. Mais je sais que nous avons envisagé cette possiblité et avons commencé cette étude en réponse à l'intervention du CIRPS.

M. Forrestall: Monsieur le président, oserai-je demander au témoin de s'intéresser personnellement à l'avenir de toute étude qui serait en cours ou envisagée? Oserai-je lui demander, au nom de tous ceux qui souhaitent voir reprendre le service—et il y en a beaucoup—de faire peser le poids de ses bons offices, comme lui seul sait si bien le faire?

M. Franche: Monsieur le président, avec grand plaisir.

M. Forrestall: Pourriez-vous satisfaire de façon un peu plus précise votre public d'admirateurs et nous dire qu'effectivement, vous allez faire quelque chose la semaine prochaine?

M. Franche: Je ne puis vous assurer que cela sera fait la semaine prochaine, mais comme le sait bien l'honorable député, je me pencherai sur la question le plus rapidement possible pour déterminer où on en est.

M. Forrestall: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Forrestall. Voilà pour le premier tour de questions. Le Comité me permettrait-il de poser moi-même une ou deux questions avant de passer au deuxième tour?

Monsieur Franche, quand le train local desservant Moncton et Edmunston entrera-t-il en service?

M. Franche: Nous prévoyons que ce sera à l'automne 1984, à une fréquence de trois fois la semaine.

Le président: Pourquoi attendre?

M. Franche: Je crois que l'équipement, c'est-à-dire les autorails, précisément, n'est pas encore disponible; mais je vérifierai pour m'assurer qu'il ne s'agit pas également d'autre chose. C'est surtout à cause de la disponibilité des autorails.

Le président: Monsieur Franche, cela prend beaucoup de temps entre le moment où vous annoncez le service et le moment où le train est effectivement mis en service. J'imagine que votre liste de réservations doit être bien longue.

M. Franche: Monsieur le président, veuillez excuser mon agitation, mais ce n'est pas parce que vos questions me gênent. C'est qu'après être resté assis toute la matinée, je sens le besoin de bouger un peu.

Je crois savoir que c'est un peu plus que cela. C'est une question de disponibilité des autorails; mais nous attendons surtout notre deuxième commande de wagons LRC, commande qui permettra de libérer les autorails du corridor et de les envoyer sur le trajet Edmunston-Moncton. Comme l'équipement ne sera libéré qu'au cours de l'été, nous avons donc prévu lancer le service seulement à l'automne.

Le président: Je vais clore le sujet, mais laissez-moi vous dire que bien des habitants du Nouveau-Brunswick sont très déçus parce que le service n'est pas déjà offert.

[*Texte*]

Is VIA doing any study with regard to the second train, say from Halifax to Montreal, and we know that one train was removed with the cuts two years ago.

• 1705

It has always bothered me somewhat that a good deal of the route of the *Atlantic* was through a foreign country, rather than through our own country, and has any thought been given perhaps to running a train from Moncton through Edmunston and on to Riviére-du-Loup to meet the ocean at Riviére-du-Loup, rather than having two full trains from Halifax to Montreal? And having an all-Canadian route, rather than a Canadian-American route?

Mr. Franche: I think we are basically looking at the traditional route of the *tiAtlantic that did go through Maine, at that time. We have not looked at that part of it.

The Chairman: May I suggest that you take a look at it?

Some hon. Members: Hear, hear!

The Chairman: —to see if it would not be a more practical solution?

Mr. Franche: It might be logical in looking at the *Atlantic* route that is proposed that we look at that at the same time. I do not have any difficulty with that.

The Chairman: Okay, thank you very much.

Our first person on the second round is Mr. Mazankowski, followed by Mr. Turner, followed by Mr. Benjamin. Ten minutes, please.

Mr. Mazankowski: Mr. Franche, what are you paying for rental now in your Montreal facility, in terms of rental per square foot for the space that you are occupying?

Mr. Franche: Sir, are you talking of the maintenance facility there?

Mr. Mazankowski: That is right, yes. I am sorry, yes, the maintenance facility.

Mr. Franche: I do not know by heart. Unfortunately I do not know.

Mr. Mazankowski: Can you provide that information?

Mr. Franche: I think, Mr. Chairman, at the beginning I referred to the fact that the information was now in the public domain because the lease was registered in question.

Mr. Mazankowski: I see.

Mr. Franche: So there is no problem in providing it.

The Chairman: And that bring me to the question as to whether or not you want the document tabled . . .

Mr. Mazankowski: Yes.

[*Traduction*]

VIA est-elle en train d'étudier la possibilité de mettre en service un deuxième train, de Halifax à Montréal, par exemple, puisque nous savons qu'un des trains a été supprimé à la suite des coupures d'il y a deux ans?

Cela m'a toujours chicoté un peu de voir qu'une bonne partie de la ligne de l'*Atlantique* passait par un autre pays au lieu du nôtre, et j'aimerais donc savoir si vous avez envisagé la possibilité de faire partir les trains de Moncton, pour les faire passer par Edmunston jusqu'à l'océan, à Rivière-du-Loup, au lieu de prévoir deux convois complets reliant Halifax à Montréal? Avez-vous également songé à la possibilité d'une ligne à 100 p. 100 canadienne au lieu d'une ligne à moitié américaine et à moitié canadienne?

M. Franche: Il s'agit, je crois, de la ligne classique de l'*Atlantique* qui, à l'époque, traversait effectivement le Maine. Non, nous n'y avons pas réfléchi.

Le président: Pourrais-je vous suggérer de le faire?

Des voix: Bravo!

Le président: . . . pour voir si ce ne serait pas une solution plus pratique.

M. Franche: Il pourrait être en effet logique, en étudiant le tracé qui est proposé pour la ligne de l'*Atlantique*, d'en profiter pour nous pencher sur la question, et je ne vois pas pourquoi nous ne pourrions pas le faire.

Le président: D'accord, je vous remercie.

Pour commencer le deuxième tour, nous allons entendre M. Mazankowski, puis M. Turner, et ensuite M. Benjamin. Dix minutes, je vous prie.

M. Mazankowski: Monsieur Franche, quel est le loyer que vous payez actuellement pour vos bureaux de Montréal, et j'entends par là le loyer calculé par pied carré pour les locaux que vous occupez?

M. Franche: Voulez-vous parler de notre atelier d'entretien?

M. Mazankowski: Oui, c'est exact, excusez-moi, c'est bien cela.

M. Franche: Je ne connais pas le chiffre de mémoire, malheureusement.

M. Mazankowski: Pourriez-vous nous le faire tenir?

M. Franche: Je crois avoir parlé au tout début, monsieur le président, du fait que c'était là des renseignements relevant du domaine public, dans la mesure où les baux avaient été enregistrés.

M. Mazankowski: D'accord.

M. Franche: Il ne serait donc pas difficile du tout de vous obtenir ce renseignement.

Le président: Ce qui m'amène à vous demander si vous voulez effectivement que ce document soit déposé . . .

M. Mazankowski: Certainement.

[*Text*]

The Chairman: —or you want it made available to the members of the committee.

Mr. Mazankowski: Well, I think it should be made available to the members of the committee, if that is agreeable.

The Chairman: Okay.

Mr. Mazankowski: My understanding is that it is something around $3 per square foot. What is your new maintenance facility going to cost you in terms of square footage—the cost per square foot?

Mr. Franche: It all depends on the rental we will negotiate with CN and the total cost. The Montreal new facility, as a building and construction cost, as opposed to engineering and contingencies and so forth, will probably be as a building in the order of about $60 million. That includes, if I recall, the building and the outside trackage and so forth.

Mr. Mazankowski: Then there must be a document . . . or you must have some basis, some rationale, for making the decision that you did to proceed with the building of a new facility. Is that available, and could you make it available to the committee?

Mr. Franche: The rationale that we took with respect to the Montreal facility, I think I mentioned this morning, had to do with the type of facility to bring it back up to a certain level. It had to do with the fact that there was an extensive distance between Central Station and the property in question, as opposed to Pointe Sainte Charles, that the layout of the facility would most likely be quite different because the property in question is very long. And also I am told there was a bottle-neck also in communicating on the track between Central Station and the property in question. With the permission of the chair, I would ask Mr. Guiney to explain maybe to memers of the committee a little bit more some of the operational problems of the property in question versus the Pointe Sainte Charles facility.

The Chairman: Mr. Guiney.

Mr. Guiney: Mr. Chairman, the Cancar facility which is located at Ville Sainte Pierre is on the main line of the Toronto-Montreal-Ottawa route. It is a heavily travelled piece of track, and to add a volume of moves to and from the coach yard, which would be required for the maintenance of the equipment, would totally congest that area, both in terms of the freight moves which must be made to get to the south shore on Canadian National, and the regular passenger trains that operate in that area now. In addition, the Cancar facility itself is a stub-end. In fact, it is only a blind-end yard, which means that all the moves have to be made at the same end, and that further congests the area. Additionally, the storage area itself is not conducive to passenger trains. As Mr. Franche has indicated, the yard itself would be considerably longer than required for any of the largest passenger trains and therefore would involve a lot of wasted trackage. The indication would then be that we would not be able to utilize the yard to its

[*Translation*]

Le président: . . . ou si vous préférez qu'il soit remis aux membres du Comité.

M. Mazankowski: Je pense qu'il devrait effectivement être remis aux membres du Comité, si vous êtes d'accord.

Le président: Parfait.

M. Mazankowski: D'après ce que j'ai cru comprendre, ce loyer tourne autour des 3$ le pied carré. J'aimerais savoir ce que vos nouvelles installations d'entretien vont vous coûter par pied carré.

M. Franche: Cela va dépendre, bien entendu, des modalités que nous allons négocier avec le CN, ainsi que du coût total. Les nouvelles installations de Montréal, et j'entends par là le coût du bâtiment et des frais de construction, et non pas les frais divers et les devis techniques, vont probablement coûter environ 60 millions de dollars. Il s'agit du bâtiment qui comprend, si je me souviens bien, la structure proprement dite, ainsi que, notamment, les voies extérieures.

M. Mazankowski: Vous devez bien avoir un document . . . Vous devez, j'imagine, vous être fondés sur certains éléments logiques pour prendre, comme vous l'avez fait, la décision de passer à la construction d'un nouveau bâtiment. Est-ce que vous avez ce document? Est-ce que vous pouvez nous le remettre?

M. Franche: Le principe duquel nous sommes partis à propos de ces nouvelles installations à Montréal, et je crois en avoir parlé ce matin, portait sur l'infrastructure qu'il nous fallait pour retrouver un certain niveau. Il y avait notamment le fait que la Gare centrale était par trop distante du terrain en question, par opposition à Pointe-Saint-Charles, le fait aussi que le plan des installations allait probablement devoir être assez différent, en raison de la forme longiligne du terrain. On me dit également qu'il y avait un véritable goulot d'étranglement dans les communications utilisant la voie reliant la Gare centrale et le terrain en question. Avec la permission du président, j'aimerais prier M. Guiney de donner quelques explications supplémentaires aux membres du Comité en guise de comparaison entre le terrain dont il est fait état ici et les installations de Pointe-Saint-Charles.

Le président: Monsieur Guiney.

M. Guiney: Monsieur le président, les installations Cancar qui se trouvent à Ville-Saint-Pierre sont situées sur la voie principale desservant l'axe Toronto-Montréal-Ottawa. Il s'agit d'une voie extrêmement fréquentée et le fait d'y ajouter en plus la clientèle très dense de l'atelier des wagons, auquel il aurait fallu faire appel pour l'entretien du matériel roulant, aurait eu pour effet de congestionner totalement tout ce secteur, et j'entends par là à la fois le trafic-marchandises desservant la rive sud avec le Canadien National et le trafic-voyageurs qui utilise d'ores et déjà ce réseau. En outre, les ateliers Cancar sont disposés en voie de garage, en bout de voie, si vous préférez, ce qui signifie que le matériel roulant entre et sort du même côté, ce qui ajoute encore au problème d'embouteillage. Enfin, les voies de garage proprement dites se prêtent mal aux convois voyageurs. Comme l'a dit M. Franche, l'atelier proprement dit serait beaucoup plus long que ne l'exigeraient même les convois voyageurs les plus longs, ce qui représente-

[*Texte*]

fullest, and consequently it was decided that, given all of the factors, to proceed with a construction in the area of Cancar would not be to the advantage of VIA Rail.

• 1710

Mr. Mazankowski: Really what you are saying is that essentially a thorough cost analysis was really not conducted, that your decision was made in respect of the location. Is that correct?

Mr. Guiney: There was a study that was done on behalf of VIA Rail which in fact highlighted the situation I have described.

Mr. Mazankowski: Would you table that study?

Mr. Guiney: I do not have . . . I do not know where it is.

Mr. Franche: Okay. I guess we could probably table the study. I will have to look at what is in the study itself in detail, but basically it was an operational problem; I do not think we went into a very extensive aspect because of the main operational problem and the long distance to cover back and forth on this track. But we will be glad to table the study.

Mr. Mazankowski: Okay. I detect some differences in what the two witnesses are saying. One suggests that it was strictly operational, and the other one says that there was a study based on an economic analysis. I think it would be in the interest of the committee to have that information available.

The Chairman: I will just point out that, unless the committee instructs me otherwise, when those documents are tabled, the clerk will circulate them to the members of the committee. We will not append them to the proceedings. Is that agreed?

Some Hon. Members: Agreed.

Mr. Mazankowski: With the LRCs, Mr. Chairman, Mr. Franche, you have had some problems. Are the problems in terms of operation and maintenance? Are the bugs that have appeared pretty well ironed out? Could you give us a status report on the operation of those vehicles?

Mr. Franche: Mr. Chairman, no, the bugs are not all ironed out, as we well found out during the Christmas period. The main difficulty we had during the Christmas period—and I am sure Mr. Guiney will be able to enlighten the committee from a mechanical and operational point of view better than I—had to do with, for example,the air dryers. When you compressed the air you got condensation if you did not dry the air properly. Then you get freeze-ups of your air line and therefore you would have no brakes and consquently no take off. There was that difficulty.

[*Traduction*]

rait beaucoup de voies perdues. Tout semble dès lors nous indiquer que nous ne pourrions pas utiliser l'atelier à 100 p. 100 de ses possibilités, et nous avons dès lors jugé, après avoir pris en considération tous les facteurs, que la construction de ces nouvelles installations dans le secteur de Cancar irait à l'encontre des intérêts de VIA Rail.

M. Mazankowski: En somme, vous venez de nous dire qu'en réalité, vous n'avez pas fait procéder à une analyse de rentabilité approfondie et que vous avez décidé uniquement en fonction de l'endroit. Me trompé-je?

M. Guiney: Une étude a effectivement été réalisée pour le compte de VIA Rail, et ses conclusions correspondaient effectivement à celles que je viens de vous mentionner.

M. Mazankowski: Pourriez-vous déposer ce document?

M. Guiney: Je ne l'ai pas . . . J'ignore où il se trouve.

M. Franche: Écoutez, nous pourrions probablement, j'imagine, vous le remettre. Je vais devoir le relire pour m'assurer des détails, mais il s'agissait essentiellement d'un problème d'opération: je ne pense pas que nous nous soyons beaucoup étendus sur le sujet, en raison, précisément, du problème d'opération, qui était fondamental, et en raison également de la longueur assez considérable de cette voie qui aurait servi de voie de desserte. Quoi qu'il en soit, nous vous ferons tenir cette étude avec plaisir.

M. Mazankowski: Merci. Il me semble que les deux témoins ne nous disent pas tout à fait la même chose. Le premier a parlé d'un point de vue strictement opérationnel, alors que le second nous a dit qu'il s'était agi d'une étude portant sur la rentabilité. Je pense que le Comité aurait intérêt à pouvoir disposer de ce document.

Le président: Je voudrais simplement vous signaler qu'à moins d'indications contraires de votre part, lorsque ces documents seront déposés, le greffier va les distribuer aux membres et qu'ils ne seront pas publiés en annexe au compte rendu. Êtes-vous d'accord?

Des voix: D'accord.

M. Mazankowski: Monsieur Franche, les trains LRC vous ont occasionné quelques problèmes. S'agit-il de problèmes d'exploitation et d'entretien? Les petits pépins techniques ont-ils été éliminés? Pourriez-vous nous faire le point sur l'utilisation de ce matériel?

M. Franche: Non, monsieur le président, nous n'avons pas encore réussi à éliminer tous les petits pépins techniques, à en juger d'ailleurs d'après ce qui s'est passé pendant la période de Noel. Pendant cette période, le principal problème a été pour nous—et je ne sais pas vraiment si M. Guiney pourra mieux tirer les choses au clair à votre intention en parlant des éléments techniques et opérationnels—le problème principal, disais-je, avait trait par exemple aux dispositifs de dessiccation. Lorsqu'on comprime de l'air qui contient encore une certaine humidité, il y a automatiquement de la condensation. Cette condensation, cette eau gèle et bloque la tubulure, ce qui

[*Text*]

Some electrical problems have improved, but quite a few still appear. I think that has been the main problem with the locomotiv end. As previously explained, we had a bearing problem, but that bearing problem has been temporarily solved. I mean we have replaced the bearings. We are now identifying the causes of it and it looks like a production problem more than anything else, which can be corrected in a period of time.

With respect to banking, we have a solution to that banking problem, which we are hoping to have in place for all cars by February 15. At the moment we have 20-odd cars retrofitted. Am I correct, Bert?

• 1715

Mr. Guiney: Yes, sir.

Mr. Franche: They are retrofitted with the banking solution, if you want, or the components, but we have not put the cars into a banking mode because we want to put the whole fleet into a banking mode. You cannot have one part of the fleet banking and the other one not banking because you cannot match and you cannot take off with a train when one part is banking and the other one is not banking. I think that is rather obvious. We wish to do that, but because of the bearing problem and because we have also had a corrosion problem under one of the aluminum plates in each car, and the solution has been identified, we have had a delay in putting our banking cars into the banking mode.

I do not know at this stage when we will be able to do so, or if we are talking of another four to eight weeks, but I would say, hopefully, eight weeks or so.

Mr. Franche: Bert Guiney tells me that is probably the minimum. So it will be about eight weeks before we can go fully into the banking mode which will then allow us to improve the on-time performance. One element of on-time performance that is our schedules were built on a banking train but we are not operating in a banking mode and therefore we automatically lose so many minutes.

Mr. Mazankowski: You said earlier this morning that the trains to be used for the reinstatement of the service between Winnipeg and Edmonton are the old-style coaches. Where are these coaches now? Are they mothballed?

Mr. Franche: No, they are in the fleet. Some of the coaches which would be operating out of Winnipeg, Regina, Saskatoon will instead operate out of Winnipeg, Melville, Saskatoon. So that is part of the realignment of the fleet. I cannot assure you if it is exactly the same type of equipment.

[*Translation*]

fait qu'il n'y a plus de freins, et donc, le convoi ne peut pas se mettre en route. Voilà le problème que nous avons connu.

Nous avons réussi à régler certains des problèmes électriques qui se posaient, mais d'autres surgissent encore régulièrement. Je dirais d'ailleurs que c'est là, je crois, le principal problème au niveau des locomotives. Comme nous l'avons déjà dit, nous avons également eu un problème de paliers qui a été temporairement résolu, et j'entends par là que nous avons remplacé les paliers défectueux. Nous sommes en train de chercher les causes du problème, et il semblerait bien qu'il s'agisse avant tout d'un défaut de fabrication, défaut qui finira par être pallié.

Pour ce qui est des compensateurs d'effort latéral, nous avons une solution à apporter et nous espérons pouvoir y remédier sur tous les wagons pour le 15 février. Pour l'instant, nous sommes en train de modifier une vingtaine de wagons, n'est-ce pas, Bert?

M. Guiney: Oui, monsieur.

M. Franche: Ces wagons sont donc en train d'être modifiés, on les équipe de ces nouveaux dispositifs de compensation, mais nous n'avons pas encore mis les dispositifs en service, parce que nous voulons que tout le matériel roulant en soit équipé. Il est impossible d'avoir dans un convoi un wagon muni d'un compensateur, alors que les autres n'en sont pas munis, parce que le convoi, c'est évident, ne pourrait pas avancer de cette façon. Nous voulons y arriver à un moment donné, mais à cause du problème des paliers et également du problème de la corrosion qui était apparue sous l'une des tôles d'aluminium de chaque wagon—et d'ailleurs, à ce sujet, nous avons trouvé la solution—nous n'avons pas pu encore équiper tous nos wagons des dispositifs compensateurs.

J'ignore pour l'instant quand nous allons pouvoir le faire, s'il ne s'agit plus que de quatre ou de huit semaines, mais disons que j'espère qu'il ne nous faudra que huit semaines environ.

M. Franche: Bert Guiney me signale que c'est probablement un minimum. Il faudra donc environ huit semaines avant que nos convois aient tous leurs compensateurs de courbe, et à ce moment-là, nous pourrons, bien entendu, mieux respecter les horaires. À cet égard d'ailleurs, l'un des éléments dont il faut tenir compte est le fait que nos horaires ont été établis en fonction précisément de l'utilisation de convois à compensateurs de courbe, mais comme notre matériel n'en est pas encore muni, il est évident que nous perdons un certain nombre de minutes par trajet.

M. Mazankowski: Vous avez dit au début de la matinée que les trains qui allaient servir au rétablissement du service ferroviaire entre Winnipeg et Edmonton allaient être composés de wagons de l'ancien modèle. Où sont ces wagons actuellement? Les avez-vous mis dans la naphtaline?

M. Franche: Non, non, ils sont en service. Certains des wagons basés à Winnipeg, Regina et Saskatoon vont désormais l'être à Winnipeg, à Melville et à Saskatoon. Cela fait donc partie de la redistribution du matériel roulant. Toutefois, je ne

[*Texte*]

Mr. Mazankowski: Are you still scrapping some coaches on a regular basis, or is the scrapping program completed?

Mr. Franche: At this stage I think we have reached a point of saying that we have back-chopped most of our equipment; it is in reasonable order compared to what it was about five years ago.

Mr. Mazankowski: Do you still have a few with iceboxes in them?

Mr. Franche: I am told that all of the icebox-activated coaches have been retired.

Mr. Mazankowski: As of when?

Mr. Franche: I will ask Mr. Guiney to reply. He knows it better than I do.

Mr. Guiney: Mr. Chairman, the final retirement of the non-M coaches was undertaken and completed in late winter of 1983. As of that time, only the electro-mechanical cars remained as coaches.

Mr. Mazankowski: So what do you do with these? Do you just sell them for salvage? What happens to them?

Mr. Franche: They are put up for bids for selling generally, because they have reached a point where again you would have to spend a lot of money on back-chopping the cars and they would reach a point of being non-operational without extensive investment, so they are put up for bids. Actually on that matter I think we arranged with CN to put them up for bids and then they transmit the funds for the bidding of the car. Is that correct?

Mr. Guiney: Yes, it is.

Mr. Franche: As to who wants to buy them, some people love to buy those cars.

The Chairman: For what?

An Hon. Member: For a restaurant.

Mr. Franche: Well, for a restaurant or for other personal reasons. Some restore them to the old days. As I said, a philanthrope. There are some philanthropists.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, perhaps I may ask a question on a point of order. As you recall, yesterday Mr. Deniger said that the record will show that during the time that you were Minister, referring to me, plans were made to discontinue several trains. I understand that he again implied that such was the case and that he had documented evidence to substantiate it. I wonder if he would be now in a position to justify the making of that statement by tabling the exchange of correspondence which he said took place between myself and Mr. Roberts in connection with some grandiose scheme for discontinuing rail passenger services.

[*Traduction*]

saurais vous garantir qu'il s'agira exactement du même matériel.

M. Mazankowski: Est-ce que vous continuez, comme vous l'avez fait depuis un certain temps, à envoyer de vieux wagons à la ferraille, ou avez-vous terminé votre programme de mise au rebut?

M. Franche: Je pense pouvoir dire que pour l'instant, le plus gros de notre parc roulant a été effectivement épuré et que, comparativement à ce qu'il était il y a environ cinq ans, il est raisonnablement en bon état.

M. Mazankowski: Est-ce que vous avez encore des wagons à glacière?

M. Franche: On me dit que ces wagons ont tous été retirés du service.

M. Mazankowski: Depuis quand?

M. Franche: Je vais demander à M. Guiney de vous répondre, car il est mieux placé que moi pour le faire.

M. Guiney: Monsieur le président, les derniers wagons à réfrigération non mécanique ont été mis au rebut à la fin de l'hiver 1983. Depuis lors, seuls les wagons à réfrigération électromécanique sont en service.

M. Mazankowski: Qu'en avez-vous fait? Les avez-vous vendus à la ferraille? Qu'est-ce qui s'est passé?

M. Franche: Nous lançons un appel d'offres aux acheteurs intéressés, parce qu'ils sont généralement tellement désuets qu'il faudrait beaucoup d'argent pour les remettre en état: il nous faudrait consentir un énorme investissement pour qu'ils puissent rester en exploitation, et nous les vendons donc au plus offrant. En fait, je pense que nous nous sommes entendus avec le CN pour la mise aux enchères, et c'est lui qui nous verse le produit de la vente. Est-ce que je me trompe?

M. Guiney: Non, c'est cela.

M. Franche: Quant aux acheteurs, vous savez qu'il y a des gens qui adorent acheter ce genre de wagons.

Le président: Pour quoi faire?

Une voix: Les convertir en restaurants.

M. Franche: Oui, pour les convertir en restaurants, ou pour des raisons personnelles, philanthropique par exemple. Il y a encore des philanthropes.

M. Mazankowski: Peut-être, monsieur le président, me permettrez-vous de poser une question dans le cadre d'un rappel au Règlement. Si vous vous souvenez bien, M. Deniger a dit hier que l'histoire révélera que, pendant mon mandat de ministre—car c'était de moi qu'il parlait—nous avions prévu la désaffectation d'un certain nombre de trains. Il me semble l'avoir une nouvelle fois entendu faire le même genre d'allégation, et il aurait, semble-t-il, des preuves à l'appui de cette affirmation. J'aimerais savoir s'il serait en mesure de justifier cette déclaration en déposant les lettres qu'il a échangées avec M. Roberts au sujet de l'abandon des services-voyageurs.

[*Text*]

• 1720

The Chairman: Mr. Deniger did in fact address himself to that at the beginning of the afternoon session and offered to table the documents in question, but we awaited your arrival before making a decision on it, Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: I suspect it will be something along the lines that we experience in the House of Commons when his colleague, the Minister of Finance, tabled letters . . .

The Chairman: Order, order please.

Mr. Mazankowski: —ostensibly designed to prove a point but which really never materialized.

The Chairman: I do not think we can make a judgment on it until we have seen it. Mr. Deniger.

Mr. Deniger: The document is here. I have already given a couple of copies to the research bureau of the Progressive Conservatives. It is here. If you want to table it, detach it and photocopy it. You are welcome to it.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I am glad Mr. Deniger said that he has the document of which he has given me a copy. Mr. Chairman, for the record, there is no indication of any correspondence emanating from me. There are letters addressed to me from Mr. Roberts, then president of VIA Rail, which outline in fairly succinct form the problems with respect to VIA Rail, about five specific points that have to be addressed , along with an update of the chronological creation of VIA Rail and the problems that had occurred. For the record, Mr. Chairman, I think the pertinent letter is dated November 20, 1979. Also for the record, I met with Mr. Frank Roberts on December 13, the day the government fell, in the House of Commons to discuss this very fact. I have no record of any letters I sent to VIA or to anyone indicating that I was authorizing or planning the dismantlement of several lines.

That was what was implicit in Mr. Deniger's remarks yesterday, and unless he can produce a letter signed by me which clearly makes the point he is implying, then I think he has no choice but to withdraw the remark.

The Chairman: Mr. Deniger.

Mr. Deniger: First of all, I do not have the blues, but I did mention correspondence between Mr. Roberts and Mr. Mazankowski, which I have produced. The correspondence I have produced does mention, for example, that while it is premature to describe a future . . . I can quote from it at page 20 of the report. I can quote from it other passages which say . . .

The Chairman: Before you go into quotations, all I can rule on is . . .

Mr. Deniger: If I may just be permitted, Mr. Chairman, the Minister of Transport, the member for Vegreville, did not send a letter to Mr. Roberts in reply to the letter that I mentioned.

[*Translation*]

Le président: M. Deniger a lui-même abordé cette question au début de la séance de cet après-midi et a offert de déposer les documents en question, mais nous attendions justement votre arrivée avant de prendre une décision, monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Je suppose que nous allons assister à une répétition du scénario qui s'est déjà produit à la Chambre des communes, lorsque son collègue, le ministre des Finances, a déposé des lettres . . .

Le président: À l'ordre, s'il vous plaît.

M. Mazankowski: . . . manifestement destinées à fournir des preuves qui ne se sont jamais concrétisées.

Le président: Je ne pense pas que nous puissions porter de jugement tant que nous n'avons pas vu ce document. Monsieur Deniger.

M. Deniger: Le document est ici. J'en ai déjà donné deux exemplaires au bureau de recherche des Conservateurs. Si vous voulez le déposer, vous pouvez le détacher et le photocopier, libre à vous.

M. Mazankowski: Monsieur le président, je suis heureux que M. Deniger déclare avoir le document dont il m'a déjà donné un exemplaire. A titre d'information, il n'est nullement question de lettres de moi. Le document contient des lettres que m'a adressées M. Roberts, alors président de VIA Rail, et qui exposent de façon assez succincte les problèmes se posant à VIA Rail, les cinq points spécifiques qui doivent être examinés, ainsi qu'un bref historique de cette société et des problèmes qu'elle a rencontrés. Monsieur le président, j'estime que la lettre pertinente est celle qui est datée du 20 novembre 1979. À titre d'information, j'ai également rencontré M. Frank Roberts le 13 décembre, date à laquelle le gouvernement est tombé, à la Chambre des communes pour discuter de cette situation. Je n'ai dans mes dossiers aucune copie de lettres que j'aurais envoyées à VIA Rail ou à quiconque et indiquant que j'autorisais ou envisageais l'abandon de plusieurs lignes.

Or, à mon avis, c'est ce qu'a laissé entendre, hier, M. Deniger et, s'il ne peut pas produire une lettre signée de moi et indiquant clairement ce dont il m'accuse, j'estime que la seule chose qu'il lui reste à faire, c'est de retirer sa remarque.

Le président: Monsieur Deniger.

M. Deniger: Je n'ai pas la première version de la transcription, mais je me souviens avoir parlé de lettres échangées entre M. Roberts et M. Mazankowski, lettres que j'ai produites. Cette correspondance mentionne, par exemple, que même s'il est prématuré de parler . . . Je peux vous lire ce qui figure à la page 20 du rapport, et ailleurs aussi . . .

Le président: Auparavant, j'aimerais vous dire . . .

M. Deniger: Permettez-moi simplement d'ajouter, monsieur le président, que le ministre des Transports d'alors, le député de Vegreville, n'a pas donné une réponse écrite à M. Roberts à la lettre dont j'ai parlé.

[*Texte*]

Mr. Mazankowski: Well, you talked about an exchange of correspondence.

Mr. Deniger: This is the correspondence . . .

The Chairman: Order, order!

Mr. Mazankowski: An exchange of correspondence! Put up or shut up!

The Chairman: Now, just a minute.

Mr. Mazankowski: Oh, come on. I will not . . .

The Chairman: Mr. Mazankowski . . .

Mr. Mazankowski: Either put up or shut up. You talked about an exchange of correspondence.

Mr. Deniger: Then let me finish . . .

Mr. Mazankowski: Well, produce it then! Do not be so sleazy!

Mr. Deniger: I have produced it.

The Chairman: Order!

Mr. Mazankowski: Do not be so sleazy.

The Chairman: Certainly this is not a point of order any more. It is an argument and I have no intention of trying to rule in an . . . well, it is lively to say the least, but I can only hear one member at a time. If Mr. Deniger wishes to finish his comments, I think he should have an opportunity to do so. If Mr. Mazankowski then wishes to comment further, he will have the opportunity to do so.

Mr. Deniger: It speaks for itself, Mr. Chairman. So do the debates on October 16 and October 18, 1981, in the House of Commons.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, the member specifically pointed out the correspondence which he was prepared to produce, correspondence between Frank Roberts and the then president of VIA and himself, referring to myself. I challenge him to bring forth a letter that was sent to anyone addressed by me having to do with so-called VIA Rail cutbacks.

Mr. Deniger: He did not send a letter, Mr. Minister, if that is what is the point you are raising. I referred to a letter sent by Mr. Roberts to you.

Mr. Mazankowski: Well, that is not an exchange.

Mr. Deniger: And the reply is not a reply.

Mr. Mazankowski: That is not an exchange.

Mr. Deniger: Then pardon my English.

Mr. Mazankowski: Now we are making some headway.

Mr. Deniger: And the reply dated February 6 from Mr. Giroux on your behalf . . .

• 1725

Mr. Mazankowski: That is not my letter.

[*Traduction*]

M. Mazankowski: Pourtant, vous avez parlé d'un échange de lettres.

M. Deniger: Il s'agit de lettres . . .

Le président: À l'ordre!

M. Mazankowski: Vous avez parlé d'un échange de lettres! Justifiez-vous ou taisez-vous!

Le président: Un instant, s'il vous plaît.

M. Mazankowski: Cela suffit.

Le président: Monsieur Mazankowski . . .

M. Mazankowski: Justifiez-vous ou taisez-vous. Vous avez bien parlé d'un échange de lettres.

M. Deniger: Permettez-moi de finir . . .

M. Mazankowski: Alors, produisez cette lettre! C'est vraiment une tactique écoeurante! Ne vous défilez pas!

M. Deniger: Je l'ai produite.

Le président: À l'ordre!

M. Mazankowski: Ne vous défilez pas.

Le président: La discussion ne porte manifestement plus sur le rappel au Règlement. Il s'agit plutôt d'une polémique et je n'ai pas l'intention de prendre une décision dans . . . Le moins que l'on puisse dire, c'est qu'il s'agit d'une discussion animée, mais un député à la fois, s'il vous plaît. Si M. Deniger veut terminer ce qu'il a à dire, il doit pouvoir le faire. Si M. Mazankowski a quelque chose à ajouter ensuite, il pourra également le faire.

M. Deniger: La situation est très claire, monsieur le président, et les débats des 16 et 18 octobre 1981, à la Chambre des communes, le sont aussi.

M. Mazankowski: Monsieur le président, le député a parlé précisément de lettres qu'il se disait prêt à produire, lettres qui auraient été échangées entre Frank Roberts, le président de VIA à l'époque, et moi-même. Je le mets au défi de produire une lettre que j'aurais envoyée à quiconque au sujet d'une réduction des services-voyageurs de VIA Rail.

M. Deniger: Il n'a pas envoyé de lettre, monsieur le ministre, si c'est ce que vous voulez savoir. J'ai parlé d'une lettre que vous a envoyée M. Roberts.

M. Mazankowski: Dans ce cas, il n'y a pas eu échange de lettres.

M. Deniger: Et la réponse n'est pas une réponse.

M. Mazankowski: Ce n'est pas un échange de lettres.

M. Deniger: Je m'excuse alors de ne pas avoir su bien m'exprimer en anglais.

M. Mazankowski: Nous y arrivons!

M. Deniger: Et la réponse datée du 6 février et envoyée par M. Giroux en votre nom . . .

M. Mazankowski: Ce n'est pas une lettre que j'ai envoyée.

[*Text*]

Mr. Benjamin: May I have a small point of order, Mr. Chairman?

The Chairman: As it seems to me it is an argument, our next questioner is Mr. Turner.

Mr. Turner: London, Ontario, as you know, is the third busiest rail passenger terminal in Canada. There are going to be a lot of changes in that area, as far as CN is concerned. It is also proposed that the London auxiliary will be moved to Toronto. This is a 14-car special train used in the clean-up of train derailments. The CNR officials claim that the London auxiliary is the best-equipped auxiliary in the entire CNR system. Now, if this leaves London, it will be moved to Toronto, so they tell me. The Toronto auxiliary will be the closest available emergency equipment and therefore the Toronto auxiliary territory will be increased in size to cover from North Bay to Niagara Falls, Windsor to Belleville. This area is the most densely populated region in the country, where approximately one-quarter of all Canadians live.

Do you agree that this auxiliary, being a present of VIA Rail, should be moved out of an area that is central to many millions of people in southwestern Ontario? As you know, the auxiliary travels at 30 and 35 miles per hour and you will be over 24 hours going from Toronto if there is a wreck on VIA tracks up near Windsor. The railroad men are very concerned about this and I have had comments from various passengers wanting to know what we are going to do about it. I think it should stay at London because it happens to be the hub of the wheel and it takes care of all of southwestern Ontario. Do you agree that it should stay? Are you making a representation to the CNR to make sure it stays to protect your trains?

Mr. Franche: Mr. Chairman, I think I must bow on this one, not being familiar with the London auxiliary and the precise role it plays. I would ask, at least with your permission, that maybe Mr. Guiney explain the role of the auxiliary and what is happening.

The Chairman: Mr. Guiney.

Mr. Guiney: Mr. Chairman, on the movement of the auxiliary train from London, CN did not ask us nor did we advise. However, it is fair to say that over the last number of years there has been the development of mobile cranes which operate over the highway that CN uses extensively throughout their system. I personally believe that the use of these mobile cranes will serve the requirements of VIA Rail, should there be an unfortunate derailment.

In addition, there are other auxiliaries located in the southwestern Ontario, namely CP at Windsor, which in fact has been used on loan to Canadian National on occasion. However, I am not aware of any arrangements that might have been entered into between CN and CP except to note that they could, in an emergency, have the use of that auxiliary.

Mr. Turner: You are not making any representation.

Mr. Guiney: No we are not, Mr. Chairman.

[*Translation*]

M. Benjamin: Puis-je invoquer le Règlement, monsieur le président?

Le président: À mon avis, il s'agit plutôt d'une polémique, et je vais donner la parole à M. Turner.

M. Turner: Comme vous le savez, London, en Ontario, est la troisième gare ferroviaire de voyageurs en importance au Canada. Le CN va modifier considérablement ses services dans cette région, et il est également question de déménager le train auxiliaire de London à Toronto. Il s'agit d'un train spécial de 14 wagons qu'on utilise pour nettoyer les lieux de déraillement. Les porte-parole du CN prétendent que le train auxiliaire de London est le plus perfectionné de tout leur système. Ils m'ont dit qu'ils avaient l'intention de le déménager de London à Toronto. En cas d'urgence, ce train auxiliaire qui sera stationné à Toronto sera le plus proche et, en conséquence, le rayon desservi par ce train sera augmenté pour englober North Bay, Niagara Falls, Windsor et Belleville. C'est la région la plus peuplée du pays, puisqu'environ le quart de la population canadienne y habite.

Pensez-vous que ce train auxiliaire, offert par VIA Rail, devrait cesser d'être stationné dans une région qui occupe une situation centrale pour des millions de Canadiens du sud-ouest de l'Ontario? Comme vous le savez, ce train auxiliaire roule à 30, 35 milles à l'heure, et il lui faudra donc plus de 24 heures pour se rendre de Toronto à Windsor, s'il y a eu un déraillement sur les lignes de VIA à cet endroit. Cela inquiète beaucoup les cheminots et plusieurs voyageurs m'ont demandé ce que nous avions l'intention de faire à ce sujet. Personnellement, j'estime que ce train auxiliaire devrait rester à London puisque cette ville se trouve au centre du sud-ouest de l'Ontario. Qu'en pensez-vous? Allez-vous insister auprès du CN pour qu'il garantisse la protection de vos trains?

M. Franche: Monsieur le président, je dois vous avouer que je ne connais pas très bien cette situation en ce qui concerne le train auxiliaire de London et, avec votre permission, je vais demander à M. Guiney de vous expliquer le rôle de ce train et de vous donner plus de précisions sur ce qui se passe.

Le président: Monsieur Guiney.

M. Guiney: Monsieur le président, le CN ne nous a pas demandé notre avis en ce qui concerne le déménagement du train auxiliaire de London. Cependant, on peut dire que depuis quelques années, le CN utilise de plus en plus des grues mobiles. Personnellement, je crois que l'utilisation de ces grues mobiles permettra de répondre aux besoins de VIA Rail, en cas de déraillement.

Par ailleurs, il y a d'autres trains auxiliaires stationnés dans le sud-ouest de l'Ontario, à savoir celui du CP à Windsor, qui a déjà été prêté au Canadien National. Cependant, je ne sais rien des arrangements qui auraient pu être conclus entre le CN et le CP à ce sujet, mais je sais qu'en cas d'urgence, ils peuvent utiliser ce train auxiliaire.

M. Turner: Vous ne faites donc aucune démarche auprès d'eux.

M. Guiney: Non, monsieur le président.

[*Texte*]

Mr. Turner: That is unbelievable.

Mr. Franche, did you receive a letter on January 9 from Brian M. Cochrane, M.D., President of the Academy of Medicine, Ottawa, regarding the taking off of the night train between Toronto and Ottawa?

Mr. Franche: I cannot assure you of the name of the doctor in question, but I recall very well that I have had three or four letter from doctors, which surprised me. One was from the Ontario Medical Association, but I cannot recall the name. I think we have had two doctors from the Civic Hospital. I have been kind of curious why the medical profession has been interested mainly in that service or has been using that service. There is one man of the cloth, one reverend, who also wrote to me on that issue. I would say we have had about five or six letters in total. So I would say that possibly one of them was a Dr. Cochrane.

• 1730

Mr. Turner: To get back to the movement of the London auxiliary to Toronto, it is my understanding that the CPR is going to be moved out too. That is the concern of the employees: that they are going to be servicing a large area out of Toronto. If something happens with VIA, what are you going to do? The mobile crews are not experts like this crew you have in London and Toronto now. I will send you a letter, sir, because employees are very concerned about what is going to happen. Thank you, sir.

The Chairman: Thank you, Mr. Turner. Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, we are back to where we were seven years ago.

I appreciate Mr. Turner's questions, but is it not correct, Mr. Franche, that except for strictly internal operations, VIA Rail really has no control, very little if any, say, over what happens regarding auxiliaries or any other aspect of the CN-CP facilities? For that matter, you have no authority, except for your strictly internal operations, and CN-CP and the Ministry of Transport, and sometimes the CTC, will decide that even though you may have discussions, Mr. Turner's point about auxiliaries that operate on highways—they do not work. If you watch a highway crane trying to reach a railway right of way two or three miles from the highway in mud and snow . . . come off it! CN-CP are putting you on again.

Is it not correct that until we get a VIA Rail Canada Act which lays out in law your authority, your prerogatives, your abilities and capacity to operate a real rail passenger system in Canada, you remain at the whim, at the beck and call of the two railroads and sometimes the Ministry of Transport?

Mr. Franche: Mr. Chairman, it is obvious that VIA does not have authority over CP or CN operations. I think that has been well recognized. We have certain agreements, a memorandum of understanding, that will try to clarify some of those rights, but they are certainly not of the same nature as a piece

[*Traduction*]

M. Turner: C'est incroyable.

Monsieur Franche, avez-vous reçu le 9 janvier une lettre que vous a adressée Brian M. Cochrane, médecin, président de l'Académie de médecine, à Ottawa, au sujet de la suppression du train de nuit reliant Toronto et Ottawa?

M. Franche: Je ne me souviens plus très bien du nom du médecin en question, mais par contre, je sais parfaitement que j'ai reçu trois ou quatre lettres de médecins, lettres qui m'ont d'ailleurs fort surpris. L'une d'entre elles provenait de l'Association des médecins de l'Ontario, mais je ne me souviens pas du nom du signataire. Nous en avons également reçu deux de médecins de l'hôpital municipal et, franchement, je me demande pourquoi la profession médicale s'intéresse tant à ce service. Il y a aussi un ministre du culte qui m'a écrit à ce sujet. Au total, j'ai dû recevoir cinq ou six lettres, et il y en avait peut-être une de ce Dr Cochrane.

M. Turner: Pour revenir à la question du déménagement du train auxiliaire de London à Toronto, je crois savoir que le CP va aussi déménager ses services. En tout cas, les employés craignent qu'ils vont devoir desservir une région plus vaste à partir de Toronto. S'il se passe quelque chose avec VIA, qu'allez-vous faire? Les équipages itinérants ne sont pas aussi experts que celui que vous avez à London et à Toronto à l'heure actuelle. Je vais vous écrire à ce sujet, monsieur, car les employés s'inquiètent beaucoup de ce qui est en train de se passer. Merci.

Le président: Merci, monsieur Turner. Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, nous en revenons à la situation où nous étions il y a sept ans.

Je comprends les questions posées par M. Turner, mais n'est-il pas vrai, monsieur Franche, qu'à l'exception des opérations purement internes, VIA Rail n'a pratiquement aucun contrôle sur l'exploitation des trains auxiliaires ou des autres équipements du CN-CP? Dans ce domaine-là, vous n'avez donc aucun pouvoir, à l'exception de vos opérations purement internes, et le CN-CP, en collaboration avec le ministère des Transports et, parfois, avec la C.C.T., prennent les décisions qu'ils veulent, même si parfois vous êtes consulté. Monsieur Turner a parlé des grues mobiles utilisées sur les routes, et a dit qu'elles étaient inefficaces. Essayez un peu d'imaginer une grue de ce genre essayant de ramasser les débris d'un train à partir de la route qui se trouve à deux ou trois milles de là, dans la boue et dans la neige . . . Vous vous faites encore raconter des sornettes par le CN-CP.

A mon avis, tant que nous n'aurons pas une loi sur VIA Rail Canada énonçant clairement vos pouvoirs et vos prérogatives en matière d'exploitation d'un service voyageur valable au Canada, vous continuerez d'être à la solde des deux sociétés de chemins de fer et, parfois, du ministère des Transports.

M. Franche: Monsieur le président, il est évident que VIA n'a aucun pouvoir sur les opérations du CP ou du CN. Nous avons signé des ententes et un protocole d'entente destinés à préciser certains droits, mais cela n'équivaut pas bien sûr à un projet de loi. Quant à la question des trains auxiliaires, c'est

[*Text*]

of legislation could give us. That is a fact. About whether it is auxiliaries or anything like that, obviously it is a decision they take within their prerogative as to what they need for handling situations of derailment and so forth. Maybe Mr. Guiney can enlighten the question on how to access a derailment from a roadside crane.

Mr. Guiney: Mr. Chairman, the cranes in question are built so they can operate on road and rail.

The Chairman: That is what I thought you would say.

Mr. Benjamin: I would like to ask Mr. Franche a final question on this proposed VIA Rail Canada Act. I asked him this last year and I asked it of Mr. Roberts at least two years prior to that. What are the VIA Rail board of directors and the VIA Rail management doing about fighting for VIA Rail for a change and getting a VIA Rail Canada Act and getting a better agreement with the railroads, regardless of what . . .

The Chairman: I am not sure that is a fair question to ask the president of a Crown corporation—what fights he has with the shareholders.

Mr. Benjamin: I did not ask him about what fights he is having; I am asking what he is doing about fighting—Mr. Chairman, please; how I word my question surely is up to me.

The Chairman: As long as you stay within the rules, it is, yes.

Mr. Benjamin: I am, I am. Frankly, it has been the impression among members of this committee, all of whom are here now, and many who were here before us in 1977, that the whole VIA Rail thing is an out-on-the-limb operation and that the Ministry, CN and CP hope you will go away and die.

• 1735

Are you raising any hell? Would you and the entire board of directors and the management tell the government you are prepared to resign unless you bring in a VIA Rail Canada Act so that you can function?

An Hon. Member: No.

Mr. Benjamin: How many how many more years do we have to sit every year in this committee listening to the problems that VIA Rail has, most of which are not of your doing, not of your making, and none of which you have any damn control over or say in? It has now gone on since 1977, Mr. Chairman. You know it as well as I do.

The Chairman: With all due respect, Mr. Benjamin, I think that is more properly a question that should be put to the Minister than to the president of a Crown corporation. However, if Mr. Franche wishes to comment, he is free to do so. But if he does . . .

Mr. Franche: If he does, he walks on the plank alone.

[*Translation*]

manifestement une décision qu'ils ont prise en fonction de ce dont ils ont besoin dans des situations d'urgence comme un déraillement. Monsieur Guiney pourrait peut-être vous donner des précisions en ce qui concerne le nettoyage du lieu d'un déraillement avec une grue située sur la route.

M. Guiney: Monsieur le président, les grues en question sont construites de façon à pouvoir fonctionner sur routes comme sur voies ferrées.

Le président: C'est ce que je pensais que vous alliez dire.

M. Benjamin: J'aimerais poser une dernière question à monsieur Franche au sujet de ce futur projet de loi. Je lui ai déjà posé l'année dernière, ainsi qu'à M. Roberts deux ans plus tôt. Que font le conseil d'administration et la direction de VIA Rail pour essayer d'améliorer la situation, pour obtenir une loi organique de VIA Rail et pour avoir des relations plus efficaces avec les sociétés de chemins de fer, quel que soit . . .

Le président: Je ne pense pas qu'il soit tout à fait normal de demander au président d'une société de la Couronne des précisions sur les difficultés qu'il a avec ses actionnaires.

M. Benjamin: Ce n'est pas cela que je lui ai demandé, mais bien plutôt ce qu'il faisait pour essayer d'améliorer la situation. Monsieur le président, je vous en prie, laissez-moi libeller mes questions comme bon me semble.

Le président: Du moment que vous respectez les règles, d'accord.

M. Benjamin: C'est ce que je fais. Franchement, je vous dirai que bon nombre de membres de ce Comité, qui sont d'ailleurs tous présents aujourd'hui et dont un grand nombre étaient là avant nous, en 1977, estiment que toute cette opération, et je parle de VIA Rail, est bien précaire et que le ministère, le CN et le CP espèrent bien que vous allez disparaître à jamais.

Manifestez-vous votre mécontentement, au moins? Est-ce que vous même et tout le conseil d'administration et la direction avez dit au gouvernement que vous seriez prêts à démissionner si l'on ne présentait pas une loi sur VIA Rail Canada qui vous permette de fonctionner?

Une voix: Non.

M. Benjamin: Combien d'années encore devrons-nous écouter la litanie des problèmes de VIA Rail, qui sont pour la plupart indépendants de votre volonté, et sur lesquels vous n'avez aucun contrôle? C'est ainsi depuis 1977, vous le savez aussi bien que moi.

Le président: Sauf votre respect, monsieur Benjamin, je crois que vous devriez ré-adresser cette question plutôt au ministre qu'au président d'une société de la Couronne. Toutefois, si M. Franche désire faire un commentaire, libre à lui de le faire. Mais s'il le fait . . .

M. Franche: S'il le fait, il met sa tête sur le billot.

[*Texte*]

I think we have mentioned in the past that we wish to have a VIA Rail Act. It is obviously up to the government, the present Minister, to establish those priorities within the legislative calendar and the work of Transport Canada. We have always said that we will fully co-operate. In fact, before this committee in the past I have said that we would be glad to appear if there was a discussion paper or even, preferably for us, a piece of legislation. We do make our points in discussions with our Minister. The nature of those discussions are obviously between the president of the Crown corporation and the Minister. That is it, but I have expressed before, and I express it again, that we want to have a piece of legislation within the calendar priorities of this Parliament.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I would just tell Mr. Franche and his colleagues that we wish they would do some more fighting. I think they will have the support of this committee.

Mr. Franche expressed concerns—I think in answer to Mr. McKnight . . . in the terms of getting the bugs and the kinks out of the LRCs. This is is understandable with a new piece of equipment; it takes a while to get them operating full blast. But he mentioned the cost of returning empties, switching and so forth.

You told us last year, Mr. Franche, that VIA gives a warranty of 250,000 miles or two years, whichever comes first. It sounds like my favourite used car dealer, or my new car dealer. Is that not part of the costs of the warranty? If you have faulty bearings or anything else goes wrong, and you have got to unload the car, haul it back in to Bomardier, or have them come to your place and fix it up, is that not all part of the cost and warranty?

Mr. Franche: As I recall the warranty clause, it is not so much the haulage over the track as the repairs themselves with respect to certain parts and in other cases to labour and parts. Also, I think it does not exclude that there are design faults which have to do with the fundamental design of the car. But the deadhauling on the track we have to pay.

Mr. Benjamin: You are stuck, right?

Mr. Franche: Yes.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, if I buy a new car and it is under warranty and the transmission goes, or the wheel bearings go, the car company covers the towtruck. It seems to me there is something lacking in the warranty you have with Bombardier.

The Chairman: From whom do you buy your cars?

Mr. Benjamin: I drive Pontiacs and Buicks. I had a transmission go on me after eight months and they paid for the towtruck, miles from nowhere.

Anyway, Mr. Chairman, on the matter of looking at car-miles operated by VIA Rail, there was a 21% reduction from a little over 100,000 car miles in 1981 to almost 79,000 car-miles in 1982. The number of passengers carried declined by 10% and the passenger-miles declined by 18%. Yet the CN-CP operating agreement resulted in a slight increase in what you

[*Traduction*]

Nous avons déjà dit que nous souhaiterions voir l'adoption d'une loi sur VIA Rail. C'est évidemment au gouvernement, au ministre actuel, d'établir l'ordre des priorités législatives et des projets de Transports Canada. Nous les avons toujours assurés de notre parfaite collaboration. De fait, j'ai déjà dit devant votre Comité que nous serions fort heureux de comparaître si vous étudiez un document de travail, voire un projet de loi. Nous faisons valoir nos arguments lorsque nous discutons avec notre ministre. La nature de ces dicussions n'intéresse que le président de la société de la Couronne et le ministre. Toutefois, je le répète, nous voudrions qu'un projet de loi soit inscrit au calendrier des priorités de la législature actuelle.

M. Benjamin: Monsieur le président, nous aimerions que M. Franche et ses collègues soient un peu plus combatifs. Ils peuvent être assurés de l'appui du comité.

Monsieur Franche, en répondant à une question de M. McKnight, s'est dit préoccupé par les mises au point requises par les LRC. C'est bien normal pour de l'équipement nouveau; il faut un certain temps avant qu'il puisse fonctionner à plein rendement. Il a toutefois parlé du coût des convois qui reviennent vides, des frais d'aiguillage, etc.

L'an dernier, monsieur Franche, vous nous avez dit que VIA avait accordé une garantie de 250,000 miles ou deux ans, suivant ce qui surviendrait en premier. On croirait entendre un marchand d'automobiles neuves ou d'occasion. Cela ne fait-il pas partie du coût de la garantie? S'il y a des roulements à bille défectueux ou d'autres problèmes et que vous êtes obligés de vider le train pour le remorquer jusque chez Bombardier ou pour attendre que des mécaniciens en viennent pour le réparer, cela ne devrait-il pas faire partie des coûts et de la garantie?

M. Franche: Si je ne m'abuse, dans la clause de garantie, on ne mentionne pas tant le remorquage que la réparation même de certaines pièces ou, dans certains cas, le coût de la main-d'oeuvre et des pièces. Je crois qu'on mentionne également les erreurs de conception qui se rapportent évidemment au dessin même du wagon. Mais nous sommes obligés de payer le remorquage du train à vide.

M. Benjamin: Vous êtes donc coincés?

M. Franche: En effet.

M. Benjamin: Monsieur le président, quand j'achète une nouvelle voiture qui est garantie et que la transmission tombe en panne ou que le roulement à billes se brise, le fabricant de la voiture me rembourse les frais de remorquage. J'ai l'impression que la garantie de Bombardier n'est pas complète.

Le président: Quelle sorte de voiture achetez-vous donc?

M. Benjamin: Des Pontiac et des Buick. Une transmission a déjà fait défaut huit mois après l'achat de la voiture et ils m'ont défrayé des miles et des miles de remorquage.

De toute façon, monsieur le président, VIA Rail a réduit d'à peu près 21 p. 100 le nombre de milles-wagons qui était d'un peu plus de 100,000 en 1981 pour n'être plus que de 79,000 en 1982. Le nombre de voyageurs a diminué de 10 p. 100 et le nombre de milles-passagers a diminué de 18 p. 100. Pourtant, l'accord conclu par le CN-CP a entraîné une légère augmenta-

[*Text*]

had to pay them. I have not been able to put that together. If you have a reduction in car-miles, you have a reduction in the number of passengers and you have a reduction in the number of passenger-miles, why would your payments under the operating agreement go up?

• 1740

Mr. Franche: The payments under the operating agreement, Mr. Chairman, not only cover car-miles or train-miles, they also cover station costs and they cover maintenance—a lot of the maintenance, which is a big part of our bill. There are many figures in there. So you cannot come to a direct relationship between car-miles and costs. We have reduced car-miles; we reduced them again in 1983. Now the evidence we have is that the costs from the railways are beginning to drop. You also have to throw into that the inflation factor that existed in those years.

So there is a whole series of things in there. You cannot make a direct relation between the two. What we do know is that when we control car-miles we pay less, because we now get the bills based on car-miles and train-miles, and that allows us to make sure we are not overcharged or overbilled, and we can monitor those costs that come in.

The Chairman: Thank you. Mr. Campbell.

Mr. Campbell (LaSalle): Mr. Chairman, just a couple of brief questions.

In your annual report, under "Rail access for those with special needs", in regard to the handicapped it says that on many of the trains you have established a special piece of mechanics that holds a wheelchair. I have noticed on many of the coaches where you have this particular facility that not one I have seen has been operative, if a handicapped person came on that train. Some of them have not even been used and are already broken. The conductors tell me that first of all they have to lift that chair from the platform because most of the time, again, the automatic lift you have is not operative. I have seen it myself on various locations.

Ido not know why there is not any surveillance. We are getting complaints from these people. I am sure it costs thousands of dollars to establish this, and being inoperative—either you have them operative or you remove them.

Also, the lavatory facilities for wheelchairs, which you spent a tremendous amount of money on, certainly do not serve the purpose. Anyone who gets in there cannot get out because of the handle arrangement on the door. Maybe they are installed there just to tell the public that you are providing access to the handicapped. In one instance, I tried with a wheelchair. I think I am fully operational, and I certainly could not.

I am always talking about the Montreal-Ottawa run. I am sure it is similar, from what I gather from talking to the conductors on the other runs.

[*Translation*]

tion du montant que vous avez dû leur verser. J'ai été incapable de faire le lien entre les deux. Si le nombre de milles-wagons diminue tout comme le nombre de passagers et le nombre de milles-passagers, comment se fait-il que le montant que vous devez verser d'après l'accord ait augmenté?

M. Franche: Cet accord ne traite pas seulement des milles-trains, mais également des frais de gare, de l'entretien, celui-ci constituant en fait la majeure partie de nos dépenses. Vous ne pouvez donc pas établir un lien direct entre le nombre de milles-trains et le montant des paiements. Nous avons à nouveau diminué le nombre de milles-trains en 1983 et il semble que les montants dus aux compagnies de chemins de fer commencent à diminuer. N'oubliez pas également l'inflation dont il faut tenir compte pour ces années-là.

Autrement dit, plusieurs données entrent en jeu si bien que vous ne pouvez pas établir de lien direct entre les deux. Ce que nous savons avec certitude, c'est que si nous arrivons à contrôler le nombre de milles-wagons, cela nous coûte moins cher puisque nous recevons maintenant des factures mentionnant le nombre de milles-trains, ce qui nous permet de vérifier qu'on ne gonfle pas les factures.

Le président: Je vous remercie. Monsieur Campbell.

M. Campbell (LaSalle): Monsieur le président, je voudrais poser quelques courtes questions.

Dans votre rapport annuel, sous la rubrique «Accessibilité des services ferroviaires aux voyageurs éprouvant des besoins spéciaux», vous dites que, dans beaucoup de trains, on trouve un système spécial qui permet d'ancrer une chaise roulante. Dans bien des wagons où l'on trouve cette installation, j'ai remarqué que jamais elle ne fonctionne quand une personne handicapée en a besoin. Certaines n'ont jamais servi et pourtant elles sont déjà brisées. Les conducteurs me disent qu'ils sont d'abord obligés de soulever les fauteuils roulants du quai parce que la plupart du temps les engins élévateurs automatiques ne fonctionnent pas. J'ai pu le constater moi-même à plusieurs endroits.

Je ne sais pas pourquoi il n'y a pas un meilleur contrôle. Nous recevons des plaintes de ces gens. Je suis sûr qu'il a fallu des milliers de dollars pour installer tout cela et, comme cela ne sert à rien,ou bien vous devriez les supprimer tout simplement ou alors les réparer.

On peut en dire autant pour les toilettes accessibles en fauteuil roulant qui vous ont coûté une fortune et qui pourant ne sont pas aussi utiles que prévu. Quiconque arrive à y entrer ne peut pas en ressortir à cause de la façon dont la poignée est placée sur la porte. Peut-être a-t-on installé cela juste pour montrer aux gens qu'on pense aux handicapés. J'ai moi-même essayé une fois d'y aller en fauteuil roulant. Je ne suis certes pas invalide et pourtant je n'y suis pas arrivé.

Je parle toujours du train Montréal-Ottawa. Je suis certain que c'est la même chose ailleurs, si j'en juge d'après mes conversations avec les chefs de train sur d'autres trajets.

[*Texte*]

So I would hope you would take a look at that. If we are going to provide that very valuable necessity, very valuable equipment, it should be functional. You might want to comment on that.

The Chairman: Mr. Franche.

Mr. Franche: I would like to comment on this, Mr. Chairman. I have the same concern as the Member. First of all, about the need to have a very good service for the handicapped people of this country. They are in need of the service and they are important to us.

• 1745

Unfortunately, it has come to my attention that, yes, maybe those facilities are not being used to the extent they should be used, and we want to find out why. They are costly; they are, I think, about the best that is available in the country. I think we are known to have gone a long way towards that. For example, we have difficulties with improving our lifts. We are improving; we have done quite a bit on a few things.

In fact, in the last few weeks, the senior manager of that program is now a handicapped person himself who is very active in the field, and hopefully will exactly be testing what this is all about. I was just talking to him this week on the issue, and he was finding problems with them but intends to address them. Meanwhile, we will carry on to have a good program for handicaps, but one that is used by the handicapped people. That is important.

So I share your views, and I can assure you we are addressing them. At this time next year, I hope we will be able to respond better.

Mr. Campbell (LaSalle): I congratulate you on those facilities. If they work, they certainly would be excellent. I deal quite extensively with the handicapped, and they are very pleased, but these are a few comments which I thought sometimes do not get to your level and this is an opportunity for me to transmit their views.

Over, the last three or four years there have been extensive discussions in regard to rescheduling bus, rail and air, since if there were better co-ordination of scheduling, this would enhance those particular three modes, even road, if the schedules could match. After many, many years of harping on Voyageur who as you know . . . I am talking about the same corridor. I think the only stop they had was Holiday Inn in Pointe-Claire. Finally, they understood and they have moved their depot to Dorval, so you have the bus, the rail and air right there.

Has any work been done, any studies, be it in Quebec City or Montreal or Dorval or Toronto, a committee studying the rescheduling, not for all the lines maybe, but for particular

[*Traduction*]

J'espère que vous y jetterez un coup d'oeil. Tant qu'à fournir ce genre d'installation extrêmement utile, autant en fournir une en bon état. Vous avez peut-être un commentaire à faire.

Le président: Monsieur Franche.

M. Franche: Certainement. Je partage les préoccupations du député. Tout d'abord, il faut absolument fournir un excellent service aux Canadiens handicapés. Ils ont besoin de ce service et à nos yeux ils sont importants.

On m'a appris que, malheureusement, ces installations ne sont pas utilisées aussi souvent qu'elles le devraient, et nous aimerions savoir pourquoi. Elles coûtent cher, elles comptent, je pense, parmi les meilleures que l'on puisse trouver au Canada. Je pense d'ailleurs qu'il est un fait reconnu que nous avons fait beaucoup d'efforts dans ce sens. Par exemple, nous avons rencontré certaines difficultés lorsque nous avons voulu améliorer le système d'appareils élévateurs. Nous sommes en train d'améliorer cela et nous avons réalisé beaucoup de progrès pour ce qui est de certaines choses.

D'ailleurs, depuis quelques semaines, l'administrateur en chef de ce programme est lui-même un handicapé, et il est très actif dans le domaine. Nous comptons sur lui pour mettre à l'essai tous ces systèmes. Je lui en ai d'ailleurs parlé cette semaine, et il a déjà repéré un certain nombre de problèmes qu'il espère corriger. En attendant, nous maintiendrons nos efforts pour avoir un bon programme pour les handicapés, et surtout un programme qui sera utilisé par eux. Cela est important.

Je partage donc votre point de vue, et je tiens à vous assurer que nous allons corriger ces problèmes. À cette époque-ci l'an prochain, j'espère que je pourrai vous fournir une meilleure réponse.

M. Campbell (LaSalle): Je vous félicite pour ces installations. Si elles fonctionnent, elles sont excellentes. Je fais beaucoup affaires avec les handicapés, et ils sont très contents, mais si je vous ai fait part de ces quelques commentaires, c'est parce que ce n'est pas souvent qu'ils sont acheminés jusqu'aux personnes de votre niveau et j'ai voulu profiter de l'occasion pour vous transmettre leur point de vue.

Au cours des trois ou quatre dernières années, on a beaucoup discuté de la réorganisation des horaires des autobus, des trains et des avions, parce que si les horaires étaient mieux coordonnés, si les correspondances étaient meilleures, tous les moyens de transport, y compris le transport routier, se trouveraient à en bénéficier. Après des années et des années de plaintes au sujet de Voyageur, qui, comme vous le savez . . . Je parle du même corridor. Je pense que le seul arrêt était au Holiday Inn à Pointe-Claire. Ils ont enfin compris et ils ont déplacé leur station à Dorval, où l'on retrouve donc maintenant les autobus, les trains et les avions.

A-t-on étudié la situation, en comité, que ce soit à Québec, à Montréal, à Dorval ou à Toronto, a-t-il examiné la possibilité de réorganiser les horaires, pas forcément pour toutes les lignes

[*Text*]

lines, to make sure there is some kind of co-ordination so the guy has time to leave the station, run to the airport and get a plane, say, to Quebec City if that particular train does not go there? This was from the previous president who said that this would be one of their priorities, maybe even to move stations closer, as they were before, such as in Ottawa, to bring it back downtown to where it should be. Have there been any studies? Do you have any information in regard to this?

Maybe the last question, Mr. Chairman—I know you are running out of time—might have been mentioned; that is, the Quebec corridor. There was a major problem in regard to crossings. There are so many damned farms and curves. Has that been addressed, since the LRC is running, I believe, on that line? Has that caused you, or is it still causing you, additional problems with all these whistle blowings and bells and crossings, because of the number of farms and curves and everything?

I will end with that, and we will go to the the House. Thank you very much, Mr. Chairman and Mr. Franche.

The Chairman: Mr. Franche.

Mr. Franche: Just very quickly in the interest of time, we are looking at working on three stations from an inter-modal point of view. Lévis is under reconstruction, but it is an inter-modal with the ferry service, with the municipal buses and so forth. That is the extent. That is the first one you can define, I think, as inter-modal.

We are committed to returning to the *Gare du Palais* in Quebec, and we will provide that there will be space in terms of land available should Voyageur wish to come. We are discussing with Voyageur for both *Gare du Palais* and *la Gare de Trois-Rivières*. That is still in negotiations.

• 1750

We are first learning to maybe look each other in the eye and live together—let us come together in a station. Perhaps from there we will learn to adjust our schedule and possibly, as we call it, interline in due course., *Mais qui trop embrasse mal étreint, ou manque le train*, as we say, Mr. Chairman. So I think we will try first of all to reach an agreement to encourage Voyageur to join us at Trois-Rivières and Quebec and from there maybes we will learn something.

The Chairman: Thank you. With that, I would like to thank Mr. Franche, Mr. Fortin, Mr. Hanna and Mr. Guiney.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, on a brief point of order. I believe a number of members of the committee have more questions to ask of the VIA Rail officials. Could Mr. Franche tell us how soon he thinks we will get the 1983 annual report, and if it will not be too long, we could wait until then? But if it

[*Translation*]

de transport, mais pour certaines d'entre-elles seulement, afin qu'il y ait une certaine coordination, pour qu'une personne qui descend d'un train ait le temps de se rendre de la gare à l'aéroport pour prendre un avion à destination de Québec, par exemple, si son train n'y va pas? Il s'agit là de quelque chose dont nous a parlé l'ancien président, qui avait même dit que ce serait l'une de ses priorités et qu'il allait peut-être même rapprocher les gares du centre des villes, comme c'était le cas autrefois. Il avait parlé d'Ottawa et il avait dit qu'il ramènerait peut-être la gare dans le centre-ville, où elle devrait se trouver. Y a-t-il eu des études là-dessus? Avez-vous des renseignements à ce sujet?

Monsieur le président, je vais maintenant passer à une question qui sera sans doute ma dernière, car je sais que l'heure tourne . . . Il s'agit du corridor de Québec. Il y avait un grave problème en ce qui concerne les passages à niveau. Il y a des fermes et des virages partout. Il me semble que le train L.R.C. emprunte cette ligne, j'aimerais donc savoir si le problème a été réglé. Tous ces coups de sifflet, ces cloches et ces passages à niveau nous causent-ils toujours des problèmes supplémentaires, à cause du grand nombre de fermes et de virages et cetera?

Je vais m'arrêter là, et nous irons à la Chambre. Merci beaucoup, monsieur Franche.

Le président: Monsieur Franche.

M. Franche: Vu l'heure, je vais être très bref: nous sommes en train d'examiner la possibilité de convertir trois stations en stations intégrées. La station de Lévis est en train d'être construite, mais il s'agira d'une station intégrée comprenant le service de traversier, les autobus municipaux, et cetera. Je pense que c'est la première que l'on puisse qualifier d'intégrée.

Nous sommes par ailleurs engagés à retourner à la Gare du Palais à Québec, et nous ferons le nécessaire pour qu'un terrain soit réservé pour Voyageur, au cas où cette société veuille s'y installer. Nous sommes d'ailleurs en pourparlers avec Voyageur au sujet et de la Gare du Palais et de la gare de Trois-Rivières. Les négociations se poursuivent toujours.

On doit d'abord apprendre à se regarder droit dans les yeux et à vivre ensemble—à nous entendre au sein d'une même gare. Et peut-être qu'à partir de là nous pourrons réorganiser nos horaires, voire les faire concorder, à la longue, pour faciliter les transferts, mais qui trop embrasse mal étreint, on manque le train, comme dit l'autre, monsieur le président. C'est pourquoi je pense que nous essayerons tout d'abord de conclure un accord pour encourager Voyageur à se joindre à nous à Trois-Rivières et à Québec, ce qui nous permettra peut-être d'apprendre quelque chose.

Le président: Merci. Sur ce, j'aimerais remercier MM. Franche, Fortin, Hanna et Guiney.

M. Benjamin: Monsieur le président, j'invoque le Règlement. Je pense que plusieurs membres du Comité ont encore d'autres questions à poser aux représentants de VIA Rail. M. Franche pourrait-il nous dire d'ici quand il espère obtenir le rapport annuel de 1983, et si l'attente ne s'annonçait pas très

[*Texte*]

is going to be some length of time, I think it would be useful to have VIA Rail back for a half a day at least.

The Chairman: Can you answer that question, Mr. Franche?

Mr. Franche: Yes, we are trying to finish the annual report, which would mean I would expect it to be available to the Minister of Transport and therefore for tabling afterwards. Some time at the end of March I think would be the most probable date we would transmit it to the Minister of Transport.

The Chairman: That is the usual date.

Mr. Benjamin: That would mean April anyway before we have another crack at him.

The Chairman: According to the tentative schedule we have drawn up, I doubt we would have an opportunity to recall VIA Rail before that.

Mr. Benjamin: We could sit on a Monday night or a Thursday night.

The Chairman: In any case, that is a steering committee matter and the steering committee will deal with it when it is brought up in the steering committee, of which you are a member, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, a final point of order. I want to tell Mr. Franche that last Saturday I rode the train he is going to take off early June, from Brandon to Regina. It was beautiful.

Mr. Franche: In spite of all the letters of complaints.

Mr. Benjamin: All our trains are beautiful.

Mr. Franche: No, no.

The Chairman: Mr. Benjamin, would you please inform me which standing order of the House or procedure of the committee was violated by your riding that train?

With that, I would again thank the witnesses for their appearance here today and for their forthright attempt to answer all of the questions put. Thank you very much, gentlemen. Thank you members of the committee.

The committee is adjourned until February 14, when we shall have the Canadian National Railways before us.

The meeting is adjourned.

[*Traduction*]

longue, nous pourrions peut-être attendre? Mais si cela va demander un certain temps, je pense que ce serait une bonne idée que les représentants de VIA Rail reviennent passer au moins une autre demi-journée avec nous.

Le président: Pouvez-vous répondre, monsieur Franche?

M. Franche: Oui, nous essayons de terminer le rapport annuel, ce qui signifie qu'il pourrait être remis au ministre des Transports pour être déposé par la suite. J'imagine que nous serons en mesure de le transmettre au ministre des Transports vers la fin du mois de mars.

Le président: C'est la date habituelle.

M. Benjamin: Cela signifie que nous devrons au moins attendre avril avant de pouvoir réattaquer.

Le président: D'après l'emploi du temps provisoire que nous avons préparé, je doute fort que nous puissions réinviter les représentants de VIA Rail à comparaître avant cela.

M. Benjamin: Nous pourrions nous réunir un lundi soir ou un jeudi soir.

Le président: De toute façon, il s'agit-là d'une question qui relève par définition du Comité directeur, et celui-ci en discutera lorsque la question y sera soulevée, et vous êtes membre de ce Comité, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, j'invoque une dernière fois le Règlement. J'aimerais tout simplement dire à M. Franche que, samedi dernier, j'ai pris le train de Brandon à Regina, train qu'il va supprimer début juin. C'était magnifique.

M. Franche: Malgré toutes les plaintes.

M. Benjamin: Tous nos trains sont magnifiques.

M. Franche: Non, non.

Le président: Monsieur Benjamin, pourriez-vous me dire quel règlement de la Chambre ou des comités a été violé lorsque vous avez voyagé dans ce train?

J'aimerais maintenant remercier de nouveau les témoins d'être venus comparaître aujourd'hui et d'avoir fait tout leur possible pour répondre franchement aux questions qui leur ont été posées. Merci beaucoup, messieurs. Merci aussi à tous les membres du Comité.

La séance est maintenant levée. Nous reprendrons nos travaux le 14 février, où nous accueillerons des représentants des Chemins de fer nationaux du Canada.

La séance est levée.

APPENDIX/APPENDICE "FIFO-1"

LE RESPECT DES HORAIRES

VIA

ON TIME TRAIN PERFORMANCE

(PERCENTAGE)

SERVICES FERROVIAIRES / TRAIN SERVICES	ANNÉE / YEAR	JAN / JAN	FEV / FEB	MARS / MAR	AVR / APR	MAI / MAY	JUIN / JUN	JUIL / JUL	AOÛT / AUG	SEP / SEP	OCT / OCT	NOV / NOV	DÉC / DEC	MOY / AVG
TRANSCONTINENTAL	1980	23%	57%	45%	75%	59%	35%	17%	36%	30%	73%	68%	36%	46%
NO.1/2 - CANADIAN	1981	78%	79%	93%	85%	89%	80%	62%	55%	75%	91%	93%	81%	80%
	1982	20%	57%	61%	85%	84%	67%	74%	91%	68%	97%	92%	84%	73%
	1983	87%	91%	97%	98%	84%	88%	71%	68%	89%	92%	95%	59%	85%
	1984	80%												
MONTREAL-HALIFAX	1980	81%	85%	82%	89%	89%	86%	87%	79%	92%	95%	78%	42%	82%
NOS.14-15	1981	39%	76%	74%	94%	94%	91%	70%	63%	83%	95%	91%	75%	79%
	1982	16%	38%	67%	73%	92%	94%	75%	76%	98%	96%	99%	78%	75%
	1983	76%	50%	73%	82%	81%	90%	87%	73%	97%	88%	90%	28%	76%
	1984	50%												
MONTREAL-QUEBEC	1980	94%	78%	80%	93%	71%	82%	95%	92%	98%	86%	88%	74%	86%
NOS.20-21-22-23-24-25	1981	65%	71%	89%	81%	68%	80%	77%	71%	92%	84%	91%	89%	80%
	1982	66%	61%	86%	73%	78%	89%	90%	91%	92%	90%	92%	90%	83%
	1983	93%	83%	90%	85%	56%	73%	87%	93%	96%	79%	87%	60%	82%
	1984	76%												
MONTREAL-OTTAWA	1980	91%	92%	83%	90%	88%	70%	72%	68%	84%	82%	86%	71%	81%
NOS.28-29-30-31-32/130	1981	63%	73%	74%	82%	59%	83%	89%	89%	94%	83%	85%	91%	80%
33-34-35-36-37-38-39	1982	78%	79%	78%	91%	77%	51%	74%	76%	70%	64%	68%	72%	73%
	1983	82%	82%	84%	83%	79%	75%	62%	53%	59%	66%	79%	61%	72%
	1984	68%												
MONTREAL/OTTAWA-TORONTO	1980	97%	90%	81%	95%	91%	81%	84%	74%	97%	93%	92%	81%	88%
NOS.43-44-45-46-53-56	1981	65%	84%	92%	86%	76%	87%	87%	83%	81%	88%	91%	86%	84%
	1982	68%	64%	83%	87%	83%	86%	84%	82%	76%	87%	84%	76%	80%
*BUS OPERATION FROM SEPTEMBER 19, 1983-	1983	77%	82%	92%	91%	82%	77%	80%	80%	83%	71%	83%	64%	80%
	1984	70%												
MONTREAL-TORONTO	1980	100%	100%	99%	99%	99%	97%	97%	98%	98%	98%	100%	91%	98%
NOS.58-59	1981	86%	95%	98%	100%	99%	97%	98%	98%	94%	94%	100%	99%	97%
	1982	78%	88%	98%	97%	97%	99%	100%	98%	98%	98%	98%	98%	96%
	1983	97%	93%	100%	96%	100%	98%	100%	95%	98%	99%	100%	83%	97%
	1984	92%												
MONTREAL-TORONTO	1980	94%	92%	87%	94%	78%	66%	63%	63%	90%	90%	91%	79%	82%
NOS.60-61-62-63-64	1981	67%	63%	82%	81%	71%	80%	86%	71%	66%	79%	53%	61%	72%
65-66-67-68-69	1982	42%	44%	58%	74%	66%	67%	60%	57%	23%	32%	43%	49%	51%
	1983	46%	46%	70%	70%	56%	54%	48%	49%	59%	72%	74%	38%	51%
	1984	52%												
TORONTO-WINDSOR	1980	88%	76%	72%	86%	69%	53%	64%	56%	78%	82%	88%	79%	74%
NOS.70-71-72-73-74	1981	81%	79%	83%	58%	43%	72%	83%	66%	70%	73%	78%	82%	72%
75-76-77-78-79	1982	59%	41%	70%	73%	75%	77%	79%	60%	82%	84%	70%	81%	71%
	1983	83%	84%	86%	66%	56%	57%	60%	68%	77%	71%	60%	71%	70%
	1984	76%												
TORONTO-SARNIA	1980	93%	89%	80%	88%	84%	80%	78%	63%	82%	93%	94%	81%	84%
NOS.80-81-682-83	1981	78%	92%	90%	81%	61%	66%	67%	68%	65%	69%	89%	89%	77%
84-85-86-687	1982	71%	59%	80%	70%	59%	59%	80%	71%	90%	83%	82%	84%	74%
	1983	83%	85%	86%	86%	64%	64%	68%	69%	81%	79%	73%	79%	76%
	1984	85%												

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 3

Tuesday, February 14, 1984

Chairman: Maurice A. Dionne

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 3

Le mardi 14 février 1984

Président: Maurice A. Dionne

Transport

Transports

RESPECTING:

Annual Report of the Canadian National Railways for 1982

CONCERNANT:

Rapport annuel des Chemins de fer nationaux du Canada pour 1982

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

Second Session of the
Thirty-second Parliament, 1983-84

Deuxième session de la
trente-deuxième législature, 1983-1984

Canada Post Postage paid
Postes Canada Port payé
Book rate
Tarif des livres
K1A 0S9
OTTAWA

If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnements et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

At 9:30 a.m. and 4:00 p.m.

From VIA Rail Canada Inc.:

Mr. Pierre Franche, President and Chief, Executive Officer.

Mr. B. Guiney, Vice-President, Operations.

À 9h30 et 16 heures.

De VIA Rail Canada Inc.:

M. Pierre Franche, Président-directeur général.

M. B. Guiney, vice-président, Opérations.

Available from the Canadian Government Publishing Centre, Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

En vente: Centre d'édition du gouvernement du Canada, Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 3

Tuesday, February 14, 1984

Chairman: Maurice A. Dionne

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule nº 3

Le mardi 14 février 1984

Président: Maurice A. Dionne

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Transport

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transports

RESPECTING:

Annual Report of the Canadian National Railways for 1982

CONCERNANT:

Rapport annuel des Chemins de fer nationaux du Canada pour 1982

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

Second Session of the
Thirty-second Parliament, 1983-84

Deuxième session de la
trente-deuxième législature, 1983-1984

36125—1

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Maurice A. Dionne

Vice-Chairman: Robert Bockstael

MEMBERS/MEMBRES

Bill Blaikie
Pierre Deniger
Jesse Flis
Michael Forrestall
Hon. Don Mazankowski
J. Patrick Nowlan
Marcel Ostiguy
Charles Turner

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Maurice A. Dionne

Vice-président: Robert Bockstael

ALTERNATES/SUBSTITUTS

Vic Althouse
John Campbell (*LaSalle*)
Léopold Corriveau
Jack Ellis
Len Gustafson
Maurice Harquail
Gérald Laniel
Bill McKnight
Paul McRae
Keith Penner

(Quorum 6)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 69(4)(*b*)

On Tuesday, February 14, 1984:
Mr. Blaikie replaced Mr. Benjamin.

Conformément à l'article 69(4)*b*) du Règlement

Le mardi 14 février 1984:
M. Blaikie remplace M. Benjamin.

Published under authority of the Speaker of the
House of Commons by the Queen's Printer for Canada

Available from the Canadian Government Publishing Centre, Supply and
Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre
des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

En vente: Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

ORDER OF REFERENCE

STATUTORY

Extract from An Act respecting Canadian National Railways, Chapter C-10, Revised Statutes of Canada 1970, as amended by chapter 34, 1977-78 Statutes of Canada 26-27, Elizabeth II

38.(1.1) The annual reports of the Board of Directors and auditors, respectively, shall be submitted to Parliament through the Minister of Transport and shall stand permanently referred to any Committee of Parliament established for the purpose of reviewing matters relating to transportation.

ORDRE DE RENVOI

STATUTAIRE

Extrait de la Loi concernant les Chemins de fer nationaux du Canada, chapitre C-10 Statuts revisés du Canada 1970, modifiée au chapitre 34, 1977-1978 Statuts du Canada, 26-27, Élizabeth II

38.(1.1) Les rapports annuels du conseil d'administration et des vérificateurs, respectivement, sont soumis au Parlement par l'intermédiaire du ministre des Transports et sont automatiquement renvoyés en permanence à tout comité du Parlement ayant pour mandat d'examiner les questions relatives aux transports.

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, FEBRUARY 14, 1984
(5)

[*Text*]

The Standing Committee on Transport met at 9:37 o'clock a.m. this day, the Vice-Chairman, Mr. Bockstael, presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Blaikie, Bockstael, Deniger, Flis, Mazankowski and Turner.

Alternates present: Messrs. Althouse, Ellis, Gustafson, Harquail and McKnight.

Other Member present: Mr. Mayer.

Witnesses: *From the Canadian National Railways*: Dr. J.M. LeClair, President and Chief Executive Officer; Mr. R.E. Lawless, President and Chief Operating Officer, CN Rail; Mr. Y.H. Masse, Senior Corporate Vice-President and Chief Financial Office CN; Mr. George Lange, Senior Executive Assistant to the President and Mr. R.C. Franklin, President CN Enterprises.

In accordance with its permanent Order of Reference contained in section 38(1.1) An Act respecting Canadian National Railways, Chapter C-10, Revised Statutes of Canada 1970, as amended by Chapter 34, 1977-78 Statutes of Canada 26-27 Elizabeth II, the Committee proceeded to consider the Annual Report of the Canadian National Railways for 1982.

The witnesses answered questions.

It was agreed,—That the document entitled, "History of Escalation of CN Pensions from 1971 to 1982", submitted by Dr. J.M. LeClair, President and Chief Executive Officer of Canadian Natinal Railways, be printed as an appendix to this day's Minutes of Proceedings and Evidence. (*See Appendix "TRPT-2"*).

At 12:50 o'clock p.m., the Committee adjourned until 10:00 a.m. Thursday, February 16, 1982.

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 14 FÉVRIER 1984
(5)

[*Traduction*]

Le Comité permanent des transports se réunit, ce jour à 9 h 37, sous la présidence de M. Bockstael (*vice-président*).

Membres du Comité présents: MM. Blaikie, Bockstael, Deniger, Flis, Mazankowski et Turner.

Substituts présents: MM. Althouse, Ellis, Gustafson, Harquail et McKnight.

Autre député présent: M. Mayer.

Témoins: *Des Chemins de fer nationaux du Canada*: M. J.M. LeClair, président-directeur général; M. R.E. Lawless, président et chef de la direction, CN Rail; M. Y.H. Masse, premier vice-président—Affaires générales et chef de la direction financière; M. George Lange, premier adjoint exécutif du président, et M. R.C. Franklin, président, Entreprises CN.

Conformément à son ordre de renvoi permanent contenu dans le paragraphe 38(1.1) de la Loi concernant les Chemins de fer nationaux du Canada, chapitre C-10 des Statuts révisés du Canada 1970, modifiée au chapitre 34, 1977-1978 des Statuts révisés du Canada, 26-27, Élizabeth II, le Comité procède à l'étude du rapport annuel (1982) des Chemins de fer nationaux du Canada.

Les témoins répondent aux questions.

Il est convenu,—Que le document intitulé «*History of Escalation of CN Pensions from 1971 to 1982*», présenté par M. J.M. LeClair, président-directeur général des Chemins de fer nationaux du Canada, paraisse en annexe aux *Procès-verbaux et témoignages* de ce jour. (*Voir Annexe «TRPT-2»*).

A 12 h 50, le Comité interrompt les travaux jusqu'à 10 heures le jeudi 16 février 1984.

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(*Recorded by Electronic Apparatus*)

[*Texte*]

Tuesday, February 14, 1984

• 0935

The Vice-Chairman: Good morning. There being a quorum present, I now call the meeting to order.

I would like to welcome the officials of the Canadian National Railways.

In accordance with our permanent order of reference contained in Section 38.1(1), An Act respecting Canadian National Railways, chapter C-10, Revised Statutes of Canada 1970, as amended by chapter 34, 1977-1978 Statutes of Canada 26-27 Elizabeth II, we shall consider the Annual Report of the Canadian National Railways for 1982.

Monsieur LeClair, j'aimerais vous souhaiter la plus cordiale bienvenue.

I would ask Dr. LeClair to introduce the personnel accompanying him—the directors and the officers of Canadian National. I understand that Dr. LeClair will not have an opening statement to make and that we can proceed immediately to questioning.

Dr. Leclair.

Dr. J.M. LeClair (President and Chief Executive Officer, Canadian National Railways): Thank you, Mr. Chairman. Good morning, gentlemen.

I have with me Mr. Ron Lawless, President and Chief Operating Officer of CN Rail; Mr. Bob Franklin, President of CN Enterprises; Mr. Yvon Masse, Senior Corporate Vice-President and Chief Financial Officer.

Mr. Chairman, as you said, I do not have an opening statement. I presume that this is a continuation of the meetings we had last summer on the 1982 report. So as to give the Hon. Members maximum time in terms of questions, we are at your disposal as of now. I would have—with your permission, sir—a statement to make when the hon. member from Regina West comes in. I owe him an apology and I would like to do that for the record.

The Vice-Chairman: We have had word that the member from Regina West, Mr. Les Benjamin, will not be attending the meeting today, but that Mr. Bill Blaikie from the NDP will be attending—necessarily in relays, because he is serving on two committees today. So thank you very much, Dr. LeClair; your apology is recorded.

Dr. LeClair: Perhaps, Mr. Chairman, with your permission, I would like to say what the apology is all about, for the record.

The Vice-Chairman: All right, fine.

Dr. LeClair: At the last meeting, Mr. Benjamin had asked us to provide him with some further detailed information on the proposed Milwaukee Road acquisition in the U.S.A. It was

TÉMOIGNAGES

(*Enregistrement électronique*)

[*Traduction*]

Le mardi 14 février 1984.

Le vice-président: Bonjour. Le quorum étant atteint, je déclare la séance ouverte.

J'aimerais souhaiter la bienvenue aux représentants des chemins de fer nationaux du Canada.

Conformément à notre ordre de renvoi permanent contenu dans l'article 38.1(1), Loi concernant les chemins de fer nationaux du Canada, chapitre C-10, Statuts revisés du Canada 1970, modifié par le chapitre 34, Statut du Canada 1977-1978, 26-27 Elizabeth II, le Comité entreprend l'étude du Rapport annuel des chemins de fer nationaux du Canada pour 1982.

Mr. LeClair, I would like to welcome you to this committee.

Je demanderai au docteur LeClair de présenter le personnel qui l'accompagne, membres du conseil d'administration et hauts fonctionnaires des Chemins de fer nationaux du Canada. Si je comprends bien, M. LeClair n'aura pas de déclaration liminaire à faire et nous passons donc immédiatement aux questions.

Monsieur LeClair.

M. J.M. LeClair (président et directeur général, Chemins de fer nationaux du Canada): Merci, monsieur le président. Bonjour messieurs.

Les personnes qui m'accompagnent ce matin sont M. Ron Lawless, président-chef de la direction; M. Bob Franklin, président des Entreprises CN, M. Yvon Masse, premier vice-président, Affaires générales et chef de la direction financière.

Monsieur le président, comme vous l'avez dit, je n'ai pas de remarque liminaire à faire. Je suppose que cette séance fait suite à la réunion que nous avons eue l'été dernier et qui portait sur le rapport annuel de 1982. Nous sommes à votre disposition pour répondre à vos questions. J'aurais cependant une déclaration à faire lorsque l'honorable député de Régina ouest arrivera. Je lui dois des excuses et j'aimerais les lui faire officiellement.

Le vice-président: On nous a dit que le député de Régina ouest, M. Les Benjamin, ne participera pas à la réunion aujourd'hui et qu'il sera remplacé par M. Bill Blaikie du N.P.D. lequel assistera à deux comités aujourd'hui. Je vous remercie. Nous notons vos excuses.

M. LeClair: Monsieur le président, si vous me le permettez, j'aimerais dire en quoi consiste ces excuses.

Le vice-président: Très bien.

M. LeClair: Au cours de la dernière réunion, M. Benjamin m'avait demandé de lui fournir d'autres renseignements détaillés sur l'acquisition du parcours de Milwaukee aux États-

[*Text*]

my understanding, up to last Wednesday, that this information had been provided to him. I was made aware then that it was not provided. We did so with haste; last week it was sent to him, but unfortunately many, many months too late. He should have had this information soon after we left last summer. For the delay, my sincere apologies to Mr. Benjamin. We have taken steps for this not to recur.

• 0940

The Vice-Chairman: Thank you very much.

I will now call on Mr. Mazankowski to open the questioning, please. Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Thank you, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: It will be a 15-minute round on the first round.

Mr. Mazankowski: Thank you, sir.

My first question will be addressed to Mr. Lawless.

Mr. Lawless, to you through Mr. Chairman, I have before me a headline from the *Western Producer* dated February 9, 1984—pretty current. It says that the congestion is blamed on CNR rail records, and goes on to point out that CNR is being criticized for its performance in moving grain for this year. Within the body of the article it goes on to say that this is the second year in a row that CN has been criticized for its grain delivery performance.

I would like you to respond to that, Mr. Lawless, and tell the committee why that charge is being made and what you and your officials and company are prepared to do about it.

The Vice-Chairman: Mr. Lawless.

Mr. R. E. Lawless (President and Chief Operating Officer, Canadian National Railways): Mr. Chairman, Mr. Mazankowski, the report you refer to certainly was in the press, and I have read that report.

Mr. Mazankowski: You mean you read the *Western Producer*?

Mr. Lawless: Yes, I do.

Mr. Mazankowski: Oh, that is great.

Mr. Lawless: I read it regularly. Someone always manages to send it to me some way or another.

Certainly I am aware of that. The criticism, as I mentioned, is in the press. We have received no criticism from the Wheat Board, nor from the Grain Transportation Authority, which is responsible for moving the grain.

There has been congestion. It has come about as a result of several situations since the crop year started on September 1, 1983. Perhaps the first situation I should refer to is the fact that CN is being asked to move an extraordinary amount of grain during this crop year. Since September 1, 1983, in the first five months we have moved 16% more grain than we were

[*Translation*]

Unis. Je croyais jusqu'à mercredi passé que ces renseignements lui avaient été fournis, mais je me suis depuis rendu compte que cela n'avait pas été le cas. Nous lui avons fait parvenir d'urgence ces renseignements, mais ceux-ci lui arrivent malheureusement de nombreux mois en retard. Il aurait dû recevoir ces renseignements très rapidement après la séance de l'été passé. Je tiens donc à exprimer tous mes regrets pour ce retard. Nous avons pris des dispositions afin que de tels incidents ne se reproduisent plus à l'avenir.

Le vice-président: Merci.

Je donne maintenant la parole à M. Mazankowski.

M. Mazankowski: Merci monsieur le président.

Le vice-président: Vous disposerez de 15 minutes au cours du premier tour.

M. Mazankowski: Merci.

Ma première question s'adresse à M. Lawless.

Monsieur Lawless, j'ai devant moi les manchettes du *Western Producer* en date du 9 février 1984. Il s'agit donc d'un article courant. D'après ce dernier, la congestion serait imputable au CN qui fait d'ailleurs l'objet de critiques pour l'acheminement du grain cette année. Ce serait d'ailleurs la deuxième année de suite que le CN a fait l'objet de critiques pour son transport des grains.

Pourriez-vous nous dire pourquoi de telles critiques sont formulées à l'endroit du CN et ce que vous et vos hauts fonctionnaires allez faire pour rectifier la situation.

Le vice-président: M. Lawless.

M. R.E. Lawless (président, chef de la direction, Chemins de fer nationaux du Canada): Monsieur le président, monsieur Mazankowski, le rapport dont vous faites état figurait bien dans la presse et j'ai lu le rapport en question.

M. Mazankowski: Vous voulez dire que vous lisez le *Western Producer*?

M. Lawless: Certainement.

M. Mazankowski: C'est formidable.

M. Lawless: Je le lis régulièrement. Quelqu'un réussit toujours par m'en faire parvenir un exemplaire d'une façon ou d'une autre.

Je suis donc au courant des critiques formulées par la presse. Cependant nous n'avons reçu aucune critique de la part de la Commission canadienne du blé ni de l'administration du transport des céréales, responsable de l'acheminement de celles-ci.

Le système a été congestionné à la suite de différents événements qui sont survenus depuis le début de la campagne agricole le premier septembre 1983. Tout d'abord, le CN se voit obligé d'acheminer un volume extraordinairement important de grain au cours de cette campagne. Au cours des cinq premiers mois de celle-ci, depuis le premier septembre

[*Texte*]

required to move the year before. The planning for the rest of this crop year suggests that we will be required to move the same level, if you want, of increase over the year before. That comes about as the grades are available in the CN blocks and are not available, apparently, in the CP blocks.

We have consistently had up to 1500 to 1600 cars in Vancouver being unable to load. For instance, last week we unloaded 1,670 versus an 1,800 target. We have, at the present time, 700 to 900 cars on hand every day in Vancouver. We have a similar story at Thunder Bay, where we presently have 1,500 cars on hand and 1,000 cars under load awaiting terminal moves. It has been very difficult to move the quantity of grain required to be moved on CN lines.

To compound the problem that I have already outlined with respect to terminals at Vancouver and Thunder Bay, for a matter of two to three weeks CN experienced major wash-outs on our main line. We were running over the Canadian Pacific for nearly three weeks. Put that all together and there has been a fairly significant congestion problem. We feel, though, that is pretty well under control now, and that with the co-operation of both the Wheat Board and the Grain Transportation Authority and continuing meetings with the railways, those targets will start to be met. We should be in fairly good shape during the spring.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, in spite of Mr. Lawless' explanation, the fact still remains, according to this article, that across the Prairies on CN lines there was an average of 17.5% space in the elevator system, while on CP lines the average space was 35.6%.

• 0945

He says that the Canadian Wheat Board has not complained, but I think he is aware that the Canadian Wheat Board Advisory Committee has indeed complained, and has, I think, asked the Canadian Wheat Board to meet with CN officials in recent days. I would like to ask Mr. Lawless if there has been such a meeting. If so, what have been the results of that meeting?

Mr. Lawless: As a matter of fact, there have been continual meetings. There are meetings today in Winnipeg with respect to car allocations, and there are meetings on Thursday . . .

Mr. Mazankowski: Well, how do you explain the differential in space? Are you suggesting that the grain in demand is of such a grade and quality that it is all located on CN lines, the sort of slow-moving stuff?

Mr. Lawless: No, I am not suggesting it is all on CN lines. However, we have experienced a 16% increase in demand on CN lines. The Wheat Board tells us that the grades that are required to be moved are largely on CN lines, and that is what is causing some of the demand. We are doing everything we can to meet that demand. If you put all those things together—the port congestion that we have experienced, the

[*Traduction*]

1983, nous avons acheminé 16 p. 100 de plus de grain que l'année précédente. La planification pour le reste de la campagne démontre bien que cette augmentation restera constante. Elle est due à la disponibilité des plateformes de chargement du CN alors que celles du CP ne sont pas disponibles.

Nous avons eu de façon constante jusqu'à 1500 ou 1600 wagons à Vancouver qui attendent le chargement. La semaine passée, nous avons déchargé 1,670 wagons sur 1,800. À l'heure actuelle, de 700 à 900 wagons sont disponibles tous les jours à Vancouver. La même chose se passe à Thunder Bay où nous disposons à l'heure actuelle de 1,500 wagons alors que 1,000 wagons chargés attendent de pouvoir être acheminés. Il a été très difficile d'acheminer la quantité de grain requis sur les lignes du CN.

Pour compliquer le problème, pendant deux ou trois semaines, le CN a connu des inondations sur ses voies principales. Nous avons donc dû nous servir de celles du CP pendant environ trois semaines. Si vous tenez compte de tous ces facteurs, vous comprendrez pourquoi il y a eu une congestion importante. Nous estimons cependant que la situation est sous contrôle à l'heure actuelle et qu'avec la collaboration à la fois de la Commission canadienne du blé et de l'administration du transport des céréales, grâce aux réunions constantes avec les chemins de fer, nous pourrons régler le problème. Nous devrions connaître une situation assez bonne au cours du printemps.

M. Mazankowski: Monsieur le président, en dépit des explications de M. Lawless, il n'empêche, comme le montre cet article, d'ailleurs, que dans les Prairies l'espace dans les silos était de 17,5 p. 100 pour les lignes CN alors qu'il était de 35,6 p. 100 pour celles du CP.

M. Lawless prétend que la Commission canadienne du blé ne s'est pas plainte, mais il sait sans doute que le Comité consultatif de cette même commission a demandé à celle-ci de tenir des réunions avec des représentants du CN au cours des derniers jours. Y a-t-il eu une telle réunion? Si tel est le cas, qu'en est-il ressorti?

M. Lawless: En fait, il y a eu tout une série de réunions. Il y en a aujourd'hui à Winnipeg qui portent sur la répartition des wagons, il y en aura d'autres jeudi . . .

M. Mazankowski: Comment expliquez-vous alors la différence entre les deux compagnies pour ce qui est de l'espace? Voulez-vous dire que le grain qui doit être acheminé est d'une telle qualité qu'il se trouve exclusivement sur la ligne du CN?

M. Lawless: Non, ce n'est pas ce que je veux dire. Cependant, nous avons connu une augmentation de 16 p. 100 de la demande d'acheminement sur les lignes du CN. La Commission du blé nous dit que les catégories de blé à acheminer se trouvent surtout sur les lignes du CN. C'est de là que vient la demande. Nous faisons tout pour répondre à celle-ci. Si vous tenez donc compte de tous ces facteurs, la congestion dans les

[*Text*]

fact that there is a demand against the fleet, that we do not have the fleet to move the traffic—all that has been causing some problems.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I wonder if Mr. Lawless could perhaps table information on the status of the existing fleet, both boxes and hoppers, and the availability of Wheat Board and government cars, together with his projections over the next four or five years as to what he foresees in terms of fleet expansion. If that information is available, I think it would be useful to the committee. Perhaps, Mr. Chairman, if it is available now it could be appended to today's proceedings.

Mr. Lawless: Mr. Chairman, I would like to comment on that. We will be able to indicate what that situation is specifically for this crop year. But the extent to which we are able to give you projections beyond this year will be entirely dependent upon the information we get from the Wheat Board and the Grain Transportation Authority regarding their requirements. In most cases, their requirements are only given to us for succeeding years on a global basis. We do have an indication of what that is and we can comment to that extent. We can comment very specifically on the 1983-1984 crop-year and tell you what is ahead of us between now and next August 31.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I would like to turn to another subject. It has to do with the passage of Bill C-155 and of course the enthusiasm with which CNR greeted the passage of this Bill and the commitment that CN would in turn be involved in the huge expansion, which would create a tremendous amount of spin-off, economic activity as well as jobs. The commitment has been that 375,000 jobs would be created over the next decade. I would like to ask the officials of CN how many new jobs they expect to be created within the CNR.

Dr. LeClair: Mr. Lawless will answer that question, Mr. Chairman. I presume the member is referring to direct. Or is it indirect, or both?

Mr. Mazankowski: I can only go by the propaganda that is disseminated by the Ministry of Transport, which says there are going to be 375,000 jobs created by the passage of this bill. Now, whether that is direct or indirect—I take it as being direct jobs; I do not know. We bandy those figures around pretty loosely, but when it comes to the actual fulfilment we are usually on the short end. If all the jobs that had been promised over the last two or three years had been fulfilled, we certainly would have a lot fewer than 1.5 million people unemployed.

I just want to get an idea from you folks as to what it means in terms of CN, and particularly what it means in relationship to the overall employment picture, because you have experienced quite a number of lay-offs.

• 0950

Perhaps we could start with 1980. How many people did you have on staff working for the company? How many do you

[*Translation*]

ports, le fait que notre matériel roulant soit tellement sollicité et qu'en fait il est insuffisant pour le transport, tout cela cause des problèmes.

M. Mazankowski: Monsieur le président, M. Lawless pourrait-il peut-être déposer des renseignements sur la situation du matériel roulant actuel, à la fois dans le cas des wagons couverts et des wagons-trémies, la disponibilité des wagons de la Commission et du gouvernement de même que ses prévisions pour les quatre ou cinq années en matière d'expansion. Ce genre de renseignement, s'il était disponible, serait très utile au Comité. S'il est disponible aujourd'hui, nous pourrions le joindre en annexe aux délibérations d'aujourd'hui.

M. Lawless: Monsieur le président, nous pourrons vous donner des renseignements précis sur la campagne agricole actuelle. Cependant, pour les prévisions des autres années, nous aurions besoin d'être informés par la Commission canadienne du blé et l'Administration du transport des céréales; or, ce genre de renseignements ne nous sont généralement donnés que de façon assez sommaire. Nous avons certaines indications et nous pouvons faire des commentaires. Cependant, nous pouvons vous donner des renseignements précis quant à la campagne agricole de 1983-1984, c'est-à-dire jusqu'au 31 août de cette année.

M. Mazankowski: Monsieur le président, j'aimerais passer à une autre question. Je veux parler de l'adoption du Bill C-155 et de l'enthousiasme avec lequel le CN a accueilli celle-ci. Le CN s'était engagé à participer à cette expansion gigantesque du réseau qui aurait provoqué de très nombreuses retombées sur le plan économique et sur le plan de l'emploi. L'engagement était la création de 375,000 nouveaux emplois au cours de la prochaine décennie. J'aimerais demander aux fonctionnaires du CN combien de nouveaux emplois ils espèrent créer au sein du CN.

M. LeClair: M. Lawless répondra à cette question, monsieur le président. Je suppose que le député veut parler de retombées directes. Ou peut-être aussi des retombées indirectes?

M. Mazankowski: Je me base sur la propagande du ministère des Transports selon laquelle 375,000 nouveaux emplois seront créés à la suite de l'adoption de ce projet de loi. Qu'il s'agisse de retombées directes ou indirectes . . . je suppose qu'il s'agit de création directe d'emplois, mais je n'en sais rien. En fait, on semble lancer ces chiffres en l'air, mais lorsqu'il faut montrer des résultats concrets, c'est là que se pose le problème. Si tous les emplois qui ont été promis au cours des deux ou trois dernières années avaient été créés, nous n'aurions certainement pas 1.5 million de chômeurs à l'heure actuelle.

J'aimerais par conséquent que vous me disiez quelles seront les retombées en ce qui concerne le CN et particulièrement en matière d'emplois. En effet, il y a eu pas mal de mises à pied au CN.

Nous pourrions peut-être commencer en 1980. À combien s'élevait votre effectif cette année et aujourd'hui? Combien de nouveaux emplois seront créés et quel en sera le résultat net?

[*Texte*]

have today? How many new jobs are going to be created, and what is the net result going to be?

Dr. LeClair: Mr. Chairman, I will just start by answering the latter part and then ask Mr. Lawless to comment on the direct effect of the passage of Bill C-155 as far as CN is concerned.

The Vice-Chairman: The Chair wishes to simply interject. The clerk draws to my attention that the order of the day is the annual report for 1982. Whenever we deal with an annual report, a great deal of latitude is allowed in what we deal with; but we seem to be zeroing in on the new Bill C-155, which was not part of the 1982 annual report.

I notice, Mr. Mazankowski, when you are talking about employment figures and you go back to 1980, that is part of the 1982 report, but with that flexibility . . .

Mr. Mazankowski: I am glad, Mr. Chairman, that you raise that, because I can go through the 1982 report, and, with all due respect to the clerk, it holds references with respect to the Crowsnest Pass freight rate issue; it holds references with respect to expansion and building capacity. It is along those lines that the question was asked.

The Vice-Chairman: Okay. I just wanted to flag that and let the representatives of the railway company answer the questions. Now Dr. LeClair is going to continue and then we will have Mr. Lawless supplement his answer.

Dr. LeClair.

Dr. LeClair: Mr. Chairman, as to the latter part of the question, the average number of employees for the total Canadian National system—which includes not only CN Rail, but all of what we are responsible for—in 1981 was 73,287; that is the average number of employees during that year—73,287.

Mr. Mazankowski: Okay. What is it today, then?

Dr. LeClair: In 1983 the average was 63,800—roughly a difference of 10,000 people. Mr. Lawless will now . . .

Mr. Mazankowski: Are you going to take up that slack in the new expansion program? We are going to be lucky to balance out, I suppose.

Dr. LeClair: We hope not, Mr. Chairman. These were productivity increases, and we hope to be able to handle the volume with some additions, which Mr. Lawless will comment on. But these, of course, are in direct proportion to the fairly substantial turnaround that we have had in 1983 compared to 1982. We are a very labour-intensive company, and this is the only way we can increase productivity, which I presume is what we are there to do.

Mr. Lawless: I would say that the expansion program will generate in the neighbourhood of 4,000 jobs in 1984. We used the figure in 1982, and I think it is accurate, of something like 3,000 or 3,300 jobs in 1983. Our capital spending will be much higher in 1984 than for 1983; to give you the magnitude, CN Rail's capital budget in 1983 was close to $500 million, and in

[*Traduction*]

M. LeClair: Monsieur le président, je commencerai d'abord par répondre à la dernière partie de la question; je demanderai ensuite à M. Lawless de parler des effets directs de l'adoption du bill C-155 pour ce qui est du CN.

Le vice-président: J'aimerais faire un commentaire. Le greffier a attiré mon attention sur l'ordre du jour pour cette séance qui est l'étude du rapport annuel de 1982. Lorsque nous étudions un rapport annuel, nous laissons pas mal de latitude quant au sujet discuté; cependant il me semble que l'on se concentre pour le moment sur le bill C-155 qui ne relève pas du rapport annuel pour 1982.

Lorsque vous parlez de 1980 et du nombre de personnes employées au cours de cette année, cela relève de notre rapport annuel. Nous sommes souples évidemment, . . .

M. Mazankowski: Je suis heureux monsieur le président que vous souleviez cette question car si je me reporte au rapport annuel de 1982, et je le dis avec tout le respect que je dois au greffier, ce rapport annuel parle bien de la question du tarif de transport dans le Pas du Nid-de-Corbeau. Ce même rapport parle également de l'expansion et de la construction. C'est par conséquent sous un tel contexte que j'ai posé ma question.

Le vice-président: Très bien. Je voulais simplement attirer votre attention. Les représentants de la compagnie de chemins de fer pourront répondre à votre question, M. LeClair et M. Lawless.

Monsieur LeClair.

M. LeClair: Monsieur le président, le nombre moyen d'employés dans tous les chemins de fer nationaux du Canada, ce qui comprend non seulement les chemins de fer du CN mais également tous nos autres postes de responsabilité s'élevait à 73,287 pour 1981.

M. Mazankowski: Et quel est le chiffre à l'heure actuelle?

M. LeClair: En 1983, il s'agit de 63,800, soit une différence de 10,000 employés. M. Lawless pourra maintenant . . .

M. Mazankowski: Est-ce que vous rattraperez votre ancien chiffre grâce à votre programme d'expansion? Ce ne sera pas facile à rattraper.

M. LeClair: Il s'agissait là d'augmentation de productivité et nous espérons pouvoir absorber le volume grâce à certains emplois supplémentaires. M. Lawless vous en parlera. Tout cela sera lié à la reprise que nous aurons connue au cours de 1983 par rapport à 1982. Notre compagnie de chemins de fer emploie une énorme main-d'oeuvre et c'est la seule façon d'augmenter la productivité, ce qui est après tout notre but.

M. Lawless: Le programme d'expansion produira environ 4,000 emplois en 1984. En 1982, nous avions parlé de 3,000 à 3,300 emplois pour 1983. C'est assez juste. Nos dépenses d'immobilisation seront beaucoup plus élevées en 1984 que 1983, ainsi, le budget d'immobilisation du CN en 1983 était de près de 500 millions de dollars alors que pour 1984 il s'élèvera

[*Text*]

1984 it will be $672 million. The relationship to that total versus the expansion program ... the expansion program is just short of $300 million in 1984. That should generate in the neighbourhood of 4,000 jobs in the area.

Now, we have not done this calculation, but I understand that the spin-off of that magnitude is three times—two and a half to three times and maybe three and a half times for jobs that are not directly attributable to the railway itself as far as employment is concerned. We are talking about outside people who are involved in providing equipment and that sort of thing.

Mr. Mazankowski: Over what span of time will the additional 4,000 jobs ...

Mr. Lawless: We start our programs in mid-March, and they run usually through to mid-November.

• 0955

Mr. Mazankowski: What about for 1985?

Mr. Lawless: We are talking about the same magnitude in 1985.

Mr. Mazankowski: And in 1986?

Mr. Lawless: If the capital spending stays at the levels we have planned, we are talking about approximately the same.

Mr. Mazankowski: When you start using the word "if", it is hard to determine whether, in fact, you will have a consistent portion of the 375,000 so-called new jobs.

Mr. Lawless: Our expansion program will be directly related to the forecasts and level of traffic that we will be moving. Our plans at the moment suggest the magnitude I am outlining to you for those years and, hopefully, things will get even better and we will have to expand a little faster. If they do not, we would spin the thing out a little bit longer; add another year to it. Those judgments are made each year as we try to forecast the levels of traffic which we will be moving.

The Chairman: That was your last question, Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Not according to my time.

The Vice-Chairman: I have been timing it pretty closely ...

Mr. Mazankowski: I want to open up another subject and that has to do with pensions. There is roughly $4.7 billion in the pension fund. In spite of the fact that this has been raised on many occasions, the plan is clearly totally unsatisfactory for the treatment of older pensions in that there is no indexation or provision for inflation allowed. I understand that there was an increase of something in the order of $4.50 a month. It is really tantamount to a pittance.

My question is this: What is being done by your corporation to resolve this issue? I think we are looking here at something having to do with, very simply, fairness and decency. Other companies in the private sector are doing a much better job of treating their retired employees or older employees. I mean firms such as Bell Canada, banking companies, the trust companies, Stelco, Alcan, even Air Canada, I understand, in

[*Translation*]

à 672 millions de dollars. Quant au programme d'expansion, il atteindra presque 300 millions de dollars en 1984. Cela devrait créer environ 4,000 nouveaux emplois dans la région.

Même si nous n'avons pas encore fait les calculs précis, les retombées de ce genre sont de deux fois et demie à trois fois ou trois fois et demie ces chiffres pour les emplois qui ne sont pas directement liés aux chemins de fer eux-mêmes, comme par exemple la fourniture d'équipement et cetera.

M. Mazankowski: Sur quelle période de temps tout ceci s'échelonnera-t-il?

M. Lawless: Nos programmes commencent à la mi-mars et se poursuivent jusqu'à la mi-novembre.

M. Mazankowski: Et en 1985?

M. Lawless: Les chiffres seront les mêmes pour 1985.

M. Mazankowski: Et 1986?

M. Lawless: Si les dépenses d'immobilisation restent au niveau prévu, il en ira de même pour cette année également.

M. Mazankowski: Lorsque vous parlez en termes hypothétiques, il est difficile de juger si l'on aura vraiment 375,000 nouveaux emplois.

M. Lawless: Notre programme d'expansion tiendra compte des prévisions et des volumes acheminés. Nos plans actuels laissent entrevoir les chiffres dont je vous ai parlé et nous espérons que la situation sera encore plus favorable et que l'expansion sera encore plus rapide. Sinon, les choses s'étireront un peu, et il faudra compter une année supplémentaire par exemple. De telles décisions sont prises chaque année lors de la prévision des volumes de transport que nous devrons acheminer.

Le président: C'était votre dernière question, monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Pas d'après mon heure.

Le vice-président: J'ai pourtant bien surveillé l'heure.

M. Mazankowski: J'aimerais parler d'une autre question, celle des pensions. Il y a environ 4.7 milliards de dollars dans le fonds de pension. Rien n'est prévu en matière d'indexation ou d'inflation. Si je comprends bien, il y a eu une augmentation d'environ 4.50$ par mois, ce qui ne représente vraiment rien.

Ma question est donc la suivante: Que fait votre société pour résoudre cette question? Il faut quand même être juste et décent. D'autres compagnies du secteur privé traitent leurs employés âgés ou retraités beaucoup mieux que vous. Je veux parler de Bell Canada par exemple, des banques, des compagnies de fiducie, de Stelco, d'Alcan; même Air Canada a prévu

[*Texte*]

view of inflation have provided an additional one-month's salary to their older employees who have been retired. Why is CNR so stubborn in not facing up to this very important issue?

Mr. Chairman, I know I cannot deal with this in the detail I want to right now, but I would like to reserve the opportunity to open this matter up more fully on the second round. You recall, Mr. Chairman, there was a motion moved at one point in time to have this committee look into the whole question of pensions. I think it is an issue shared by all members in this committee. It was postponed pending the review by the special committee set up to deal with pensions. But my understanding is that particular committee did not really address specifically the CNR pension issue. So I would like a a preliminary response, and to reserve the right to open up the matter again.

Also, I would like to serve notice that it will be my intention to move a motion similar to those lines and to request this committee to consider a thorough review, backed up with the appropriate and necessary resources, both from an actuarial and legal point of view, so that this whole issue can be resolved. I think there are one or two pension groups, at least, whom we could call upon. There is expert advice that we could have before this committee. I think it is incumbent this committee to go into some detail on this issue. I have been around here for 15 years and the issue of CN and railway pensions has always been something which has been very irritating. Surely the time has come for this committee to show some leadership and deal with it.

The Vice-Chairman: A very short preliminary answer and then we will get back on Mr. Mazankowski's second round.

Dr. LeClair: Mr. Chairman, I appreciate Mr. Mazankowski's concerns and we would welcome the opportunity at the next round to get involved in this in more detail. I note one thing though, which is that the comparisons the Honourable Member referred to, except for Air Canada, were with the private sector. We are in full agreement with this.

• 1000

I think our pension plan, its funding, should be compared with that of the private sector because either we do not have the public sector provincial or federal access to tax dollars for the pension fund. So as long as we are compared with the private sector, which is the milieu in which we have to live, then I think this will be productive.

The second point I would like to make is the fact that we have had increases in the cost-of-living adjustments every year since 1971, albeit in some instances being not very high. The fact of the matter is that, since 1971, every year we have made voluntarily some cost-of-living agreements. The problem, of course, is that whatever amount we give in that sector has to come from somewhere else; and mean either that we diminish our expansion programs, which we have no intention of doing, or we have to borrow more. We can get very involved in this. But the limit of our borrowing ability has been reached and therein lies the problem. If we do more for the pensioners, we have to get money from somewhere and there are only two

[*Traduction*]

un mois supplémentaire de salaires pour les employés retraités. Pourquoi le CN fait-il preuve d'un tel entêtement?

Monsieur le président, je sais que je ne pourrais discuter de cette question suffisamment en détails, mais j'aimerais y revenir au cours du deuxième tour. Vous vous souviendrez sans doute, monsieur le président, que quelqu'un a proposé une motion voulant que le Comité étudie toute cette question des pensions. C'est une question qui préoccupe tous les membres du Comité. Cette question a été laissée en suspens étant donné l'étude qui a été faite de la question des pensions par le comité spécial. Or, ce comité n'aurait pas étudié précisément le cas des pensions du CN. J'aimerais donc obtenir une réponse préliminaire et réserver le droit de revenir sur la question par la suite.

J'aimerais également vous signaler mon intention de proposer une motion semblable afin de procéder à une étude complète de la question; étude pour laquelle nous disposerions de ressources nécessaires à la fois en matière d'actuariat et en matière légale. Nous pourrions faire témoigner un ou deux groupes spécialisés en matière de pension. Le Comité devrait se préoccuper de cette question et l'étudier en détails. Je suis ici depuis 15 ans et cette question ne semble jamais s'être réglée. Le temps est venu de faire preuve de leadership et de nous occuper de cette question.

Le vice-président: Une très brève réponse préliminaire après quoi nous vous inscrirons au deuxième tour, monsieur Mazankowski.

M. LeClair: Monsieur le président, je comprends les préoccupations dont fait état M. Mazankowski et nous serions heureux d'étudier cette question en détails également. Je note cependant que le député a fait des comparaisons avec le secteur privé uniquement à l'exception du cas d'Air Canada. Nous sommes tout à fait d'accord.

Le financement de notre régime de pension devrait être comparé à celui du secteur privé, étant donné que nous n'avons pas, comme le secteur public, accès aux deniers provinciaux ou fédéraux pour le régime de pension. Donc, du moment que nous sommes comparés au secteur privé, puisque c'est le milieu dans lequel nous vivons, l'exercice est productif.

Deuxièmement, j'aimerais vous signaler que les ajustements au coût de la vie ont augmenté chaque année depuis 1971, même si parfois cette augmentation était fort légère. En fait, depuis 1971, nous avons volontairement décidé, chaque année, de procéder à des ajustements au coût de la vie. Certes, ce que l'on donne d'un côté, il faut le prendre ailleurs; nous avons ainsi le choix entre réduire nos programmes d'expansion, ce que nous n'avons pas l'intention de faire, ou emprunter davantage. C'est cette dernière solution que nous avons retenue, mais malheureusement, nous avons atteint la limite de notre pouvoir d'emprunt et cela pose des problèmes. Si nous faisons plus pour les retraités, il nous faut trouver cet argent

[*Text*]

avenues—those being either we spend less on capital or we borrow more. But as I said, Mr. Chairman, we are quite willing to get involved in this in greater detail.

The Vice-Chairman: Mr. Harquail, I will draw to your attention that this was just a preliminary. I do not know if you heard Mr. Mazankowski say that he will deal with the pensions on his second round, so I am hoping not to extend this discussion on pensions but to follow the regular round. Yes, on a point of order?

Mr. Harquail: Except, Mr. Chairman, that I share the same view as Mr. Mazankowski as to the importance of this question. We received the official representatives of the pension groups last year. We met with them on a couple of occasions and, then, we were to receive up-dated information from CN officials. The president mentions money and that was one of the central issues we were addressing: it was the sharing, that contribution, and where that portion of the money that was being reinvested by CN as a corporation relates to the transfers of those moneys to the pension fund. Now I see one of the officials here and, perhaps, it could be of benefit to the committee to have a few minutes dedicated to an up-date by one of the officials accompanying the president on pensions to see what progress has been made from the debates and deliberations we had last year on behalf of the pensioners.

The Vice-Chairman: In the rotation of speakers you are four removed, and we agreed that the pensions would be discussed at greater length and allow the normal rotation to take place. But if we switch away from the 1982 report and deal solely with pensions by continuing at this time, you prevent the others on the list to deal with their questions. Now, I just want to inform the committee that this standing committee had requested an order of reference to deal with the pensions and in that previous attempt, we did not get that order of reference from the House of Commons.

Mr. Harquail: That was in the last session. With great respect, Mr. Chairman, it is just the urgency and the importance of this subject I am concerned about, since we talked before having CN officials brought to Ottawa to address this question. They are here with us this morning and, for the amount of time it would take, it seems to me . . . well, the official critic is introducing the topic. I do not hear any objections to it and, while we have the opportunity, I think we should hear what our witnesses have to say. If it will assist us in our work to have a brief up-date of what the status is now vis-à-vis the inquiries which were made last year in the last session regarding the transfer of those funds to the pension fund, I think we should listen.

Some hon. Members: Agreed.

The Vice-Chairman: You want to deal with pensions then?

[*Translation*]

quelque part, il n'y a que deux solutions: Réduire nos investissements ou emprunter davantage. Toutefois, monsieur le président, nous sommes prêts à nous intéresser davantage à cette question.

Le vice-président: Monsieur Harquail, j'aimerais vous signaler qu'il s'agissait simplement d'une question préliminaire. Vous ne le savez peut-être pas, mais M. Mazankowski a annoncé son intention d'aborder la question des pensions au second tour, de sorte qu'il serait préférable de reprendre la procédure normale et de ne pas nous attarder trop sur cette discussion puisque nous y reviendrons tout à l'heure. Vous voulez invoquer le Règlement?

M. Harquail: Simplement pour dire, monsieur le président, que, tout comme M. Mazankowski, je juge cette question extrêmement importante. L'année dernière, nous avons entendu les représentants officiels des différents régimes de pensions, nous les avons rencontrés à plusieurs occasions, et les représentants du CN devaient nous envoyer des informations récentes là-dessus. Le président parle de fonds, et c'était là justement l'une des principales questions que nous avons examinées, à savoir la répartition des cotisations et le réinvestissement d'une partie de ces cotisations par le CN dans la caisse de retraite. Je reconnais l'un des responsables de cette question et je suis sûr qu'il serait fort utile, pour le Comité, qu'on lui permette de nous faire en quelques minutes un résumé de la situation en ce qui concerne les pensions, afin de voir si des progrès ont été faits depuis nos réunions de l'année dernière.

Le vice-président: Vous êtes le quatrième sur la liste, et nous avions convenu que les pensions feraient l'objet d'une discussion approfondie, mais conformément à la procédure normale d'intervention. Si nous nous écartons du rapport de 1982 pour discuter uniquement des pensions, nous empêchons les autres députés dont le nom figure sur la liste de poser leurs questions. J'aimerais simplement vous signaler que le comité permanent a déjà demandé à être saisi de la question des pensions, mais que nous n'avons pas obtenu ce mandat de la Chambre des communes.

M. Harquail: C'était pendant la législature précédente. Avec tout le respect que je vous dois, monsieur le président, j'estime que cette question importante doit être réglée rapidement et j'insiste pour qu'on en discute maintenant étant donné que nous avions envisagé de le faire avant de faire venir les responsables du CN à Ottawa. Ils sont parmi nous ce matin et, étant donné le temps qu'il nous reste, il me semble . . . En fait, c'est le critique de l'Opposition qui a lui-même mis cette question sur le tapis. Puisque personne ne s'y oppose et que nous avons l'occasion de le faire maintenant, nous devrions entendre ce que les témoins ont à nous dire là-dessus. Il nous sera certainement utile, dans notre travail, d'avoir un bref exposé de la situation actuelle, suite aux enquêtes qui ont été faites l'année dernière au sujet du transfert de ces fonds dans la caisse de retraite.

Des voix: D'accord.

Le vice-président: Vous voulez donc parler des pensions maintenant?

[*Texte*]

Mr. Harquail: Just very briefly. I think we should take advantage . . .

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I think Mr. Harquail's suggestion is valid. If we can have this information—perhaps we are going to be here most of the day—it will give us an opportunity to digest the information to be brought forth. It may very well facilitate the progress of this committee.

Mr. Harquail: That is exactly why I raised it.

The Vice-Chairman: Dr. LeClair, do you have someone who is prepared to give an up-date on that?

Dr. LeClair: Yes, sir. With your permission, sir, our spokesmen will be both Mr. Masse who has a statement on this and then, perhaps, Mr. Lange, who has been more intimately involved with pensions, and can give more details—more particularly, those to which you refer, sir, in terms of where the money is going, and so forth.

• 1005

The Vice-Chairman: Okay. Mr. Masse, please.

Mr. Y.H. Masse (Senior Corporate Vice-President and Chief Financial Officer, Canadian National Railways): As Dr. LeClair mentioned, CN has been doing an ad hoc adjustment since 1971. In most of those years, the adjustments made were in the form of fixed-amount payments, which had the tendency to provide a larger increase for the older pensioners, who needed the adjustment the most.

Mr. Mazankowski: What would the average percentage be?

Mr. Masse: Last year I would say that the average increase . . . Well, we provided for the 1965 pensioner an adjustment of $15.75 per month, which would be in the order of about 5%.

Mr. Mazankowski: Is that the average?

Mr. Masse: No. For the 1974 pensioner we provided a $7 increase. So it is on a decreasing scale . . .

Mr. Mazankowski: What percentage would that be?

Mr. Masse: Much lower; I would say 2% to 3%.

Mr. Mazankowski: Have you any other specific figures?

Mr. Masse: I could mention that for the survival benefits we provide 75% of those amounts. But we could table with the committee the exact amount that we have provided to our pensioners from year one . . .

Mr. Mazankowski: Okay.

[*Traduction*]

M. Harquail: Très rapidement. Nous devrions en effet profiter . . .

M. Mazankowski: Monsieur le président, la suggestion de M. Harquail me paraît tout à fait valable. En effet, si nous pouvons avoir ces informations, et cela risque de nous prendre une bonne partie de la journée, nous aurons ainsi la possibilité de les examiner à fond, ce qui facilitera certainement le travail de notre Comité.

M. Harquail: C'est exactement la raison pour laquelle j'ai soulevé cette question.

Le vice-président: Monsieur LeClair, l'un de vos collaborateurs est-il prêt à nous brosser le tableau de la situation actuelle en matière de pensions?

M. LeClair: Oui, monsieur le président. Si vous le permettez, je vais demander à M. Masse de vous faire un exposé là-dessus et ensuite, je demanderai à M. Lange, qui s'est particulièrement occupé de cette question, de vous donner plus de détails, notamment en ce qui concerne les transferts de fonds.

Le vice-président: Je vous en prie, monsieur Masse.

M. Y.H. Masse (vice-président principal et chef du Service des finances du Canadien National): Comme l'a indiqué MM. LeClair, le CN procède à des ajustements ponctuels depuis 1971. Ces ajustements ont presque toujours été faits sous forme de paiements forfaitaires, qui correspondaient en général à une augmentation plus importante pour les retraités les plus anciens, c'est-à-dire ceux qui en ont justement le plus besoin.

M. Mazankowski: En moyenne, ces ajustements représentaient quel pourcentage?

M. Masse: L'année dernière, l'augmentation moyenne . . . Pour celui qui a pris sa retraite en 1965, l'ajustement de l'an dernier correspondait à $15.75 par mois, soit autour de 5 p. 100.

M. Mazankowski: Cela correspond-il au pourcentage moyen?

M. Masse: Non. Celui qui a pris sa retraite en 1974 a touché, lui, une augmentation de 7 dollars, ce qui vous montre que cet ajustement se fait selon une échelle décroissante . . .

M. Mazankowski: Et dans ce cas, l'augmentation représentait quel pourcentage?

M. Masse: Beaucoup moins, entre 2 et 3 p. 100.

M. Mazankowski: Avez-vous d'autres chiffres à nous donner?

M. Masse: En ce qui concerne les prestations aux survivants, nous leur accordons 75 p. 100 de ces ajustements. Nous pourrions vous donner le montant exact des ajustements que nous avons donnés à nos retraités depuis le début . . .

M. Mazankowski: Bien.

[*Text*]

Mr. Masse: —and the years in which we had percentages and the years when we had those specific amounts, with percentage equivalents.

Mr. Mazankowski: Do you have that available now?

Mr. Masse: I do not have it in a distributable statement, but it could be provided to you today.

The Vice-Chairman: If that could be provided to the clerk, it will be appended to today's proceedings.

Mr. Masse: I would like to mention further that as of the end of 1982 we had 46,637 pensioners and beneficiaries, and that in turn represents 70% of the active employees contributing to our pension plans.

If I can refer for a minute to the Task Force Report on Pension Reform, you will have seen that in the intergenerational transfer they are getting very concerned that in the future the Canadian population will be aging. If you look at their low-fertility scenario, they forecast that the pensioners aged 65 years and above will represent 20.4% of the Canadian population, active population aged 18 to 64 . . . that was by the year 2000—and by the year 2051 it would be 47.9%. We at Canadian National have largely exceeded the projected percentages which brought that committee to be concerned with the need really to strengthen the social contract and concerned about the ability of future generations to pay for those benefits. Therefore you will understand that when we are faced with adjusting the pensions for such a large number of former railway employees it calls for very prudent financial management and it calls for selective measures towards pension adjustments. That is why we have really zeroed in on giving increases to the oldest pensioners.

If you look at the amount of money we had to invest for adjustment, to the end of 1983 we would have invested $283 million to do what we have done. Most of it was added to the unfunded liability, and that segment of the unfunded liability that relates to these ad hoc adjustments has to be amortized over 15 years.

If you take the average pensioner who retired in 1965, we will have provided a 73.5% increase, or 33% of the CPI. If you take the average 1970 pensioner, we have provided 37.3% increase or 21.9 of CPI.

• 1010

In doing this we have, I think, met the moral obligations vis-à-vis our pensioners rather than the legal obligations. We have gone even beyond what the task force recommended. They are not considering retro-activity but are looking to the future.

[*Translation*]

M. Masse: . . . en indiquant les années pendant lesquelles cet ajustement s'est fait sous forme de pourcentage et celles où nous avons donné des sommes forfaitaires, avec leur équivalent en pourcentage.

M. Mazankowski: Avez-vous ces chiffres ici?

M. Masse: Oui, mais ils n'ont pas encore été rassemblés en un seul document, ce que nous pouvons faire d'ici à ce soir.

Le vice-président: Si vous pouvez transmettre ce document à notre greffier, nous pourrons l'annexer au procès-verbal d'aujourd'hui.

M. Masse: Permettez-moi également d'ajouter qu'à la fin de 1982, nous dénombrions 46,637 retraités et bénéficiaires, ce qui représente 70 p. 100 de nos employés actuellement en activité et cotisant à notre régime de pension.

En ce qui concerne maintenant le rapport du Groupe de travail sur la réforme des pensions, vous avez certainement constaté que les auteurs de ce rapport s'inquiètent beaucoup du vieillissement de la population canadienne étant donné la nécessité des transferts entre générations. Prenons pour hypothèse des taux de natalité très faible, les auteurs du rapport prévoient que les retraités d'au moins 65 ans représenteront 20.4 p. 100 de la population active du Canada, c'est-à-dire des Canadiens âgés de 18 à 64 ans, d'ici à l'an 2000, de plus ce pourcentage passera à 47.9 p. 100 d'ici l'an 2051. Nous, au Canadien National, nous avons largement dépassé ces prévisions qui ont amené le comité en question à se préoccuper de la nécessité de renforcer le contrat social étant donné que les futures générations risquaient de ne pas pouvoir financer ces prestations. Vous comprenez donc que, lorsqu'il s'agit d'ajuster les pensions d'un si grand nombre de cheminots à la retraite, il faut adopter une politique de gestion financière très prudente avant de fixer ces ajustements. C'est la raison pour laquelle nous avons essayé de donner à cet égard la priorité aux retraités les plus anciens.

En ce qui concerne les sommes que nous avons dû investir pour ces ajustements, à la fin de 1983, il nous en aurait coûté 283 millions de dollars pour faire ce que nous avons fait. La majeure partie de cette somme a été ajoutée au passif non capitalisé et cette somme, qui correspond aux ajustements ponctuels que nous avons accordés, doit être amortie sur 15 ans.

Prenons l'exemple d'un cheminot qui a pris sa retraite en 1955; selon notre mécanisme d'ajustement, il a reçu 73.5 p. 100 d'augmentation, soit 33 p. 100 de l'indice des prix à la consommation. A celui qui a pris sa retraite en 1970, nous avons accordé, en moyenne, une augmentation de 37.3 p. 100, soit 21.9 p. 100 de l'IPC.

J'estime qu'ainsi nous ne nous sommes pas limités à nos obligations juridiques, mais que nous nous sommes aussi acquittés de nos obligations morales vis-à-vis de nos retraités. Nous avons donc été plus loins que ce que le groupe de travail recommandait. Il n'envisage pas la rétroactivité, mais regarde plutôt vers l'avenir.

[*Texte*]

We have not taken the approach on the ability to pay for these adjustments. We have amortized them over 15 years in the expectation that the future earnings of the corporation will allow us to meet those obligations.

Now, I will ask Mr. Lange to answer the specific questions relating to the funds.

Mr. George Lange (Senior Executive Assistant to the President, Canadian National Railways): Mr. Chairman, I wonder whether there are specific questions the hon. member wishes to have answered. I would be pleased to try to answer them if they were specific.

The Vice-Chairman: Mr. Harquail.

Mr. Harquail: Mr. Chairman, just a brief overview of the status as we talk in 1984 vis-à-vis our discussions that came out of this committee last year when we made inquiries from this committee to your headquarters about that appropriation of funds from the corporation to the pension fund.

Mr. Lange: I am not sure I understand the specific question that you are trying to get at; whether it relates to the funding of the plan, the amount of money the company is putting in, the cost of the adjustments which Mr. Masse has referred to. Could you be more specific?

Mr. Harquail: Well, the area of the management of those funds. The underlying question was the question of fairness regarding the percentage, the amounts of money and the gains on the investment of those funds, and the fair return to the pensioner.

That was one of the main issues they brought to us and that is what we were interested in.

Mr. Lange: When we were here in June 1982 discussing the pension issue, we dealt in some detail with the process of funding our pension plan. The nature of our pension plan requires that we have sufficient money there for all people who are now on pension and for the pension credits earned by every active employee as well.

Our actuarial evaluation, as you suggested earlier, indicated that we should have $4.7 billion in that fund to cover those obligations. We do not have that much money. We have about $3.2 billion and the difference between those amounts we call our unfunded liability; that is an obligation of the company to be made up over a period of years as provided for under the Pension Benefits Standards Act.

Our actuaries have developed a schedule of payments which concludes in the year 2006 and by that time, we will be fully funded. Any adjustment or improvement to the plan, including an ad hoc adjustment for pensioners, adds to that liability. So therefore it increases the cost to the company.

In our 1982 Annual Report, you will have noted,t we were contributing in the neighbourhood of 12% of payroll at that time. Our obligation is determined by taking the total obliga-

[*Traduction*]

Nous n'avons pas décidé d'accorder ces ajustements en fonction de nos ressources financières actuelles. En effet, nous avons décidé d'amortir ces sommes sur quinze ans, dans l'espoir que les gains futurs de la société nous permettront de faire face à ces obligations.

Je vais maintenant demander à M. Lange de vous donner des précisions qui concernent les transferts de fonds.

M. George Lange (adjoint exécutif principal auprès du président, Canadien national): Monsieur le président, je préférerais que les députés me posent des questions bien précises, auxquelles je me ferai un plaisir de répondre.

Le vice-président: M. Harquail.

M. Harquail: Monsieur le président, nous aimerions simplement avoir un bref aperçu de la situation actuelle, en 1984, par rapport à celle qui prévalait lorsque notre Comité s'est réuni l'année dernière et a notamment demandé à votre société des précisions sur les fonds qu'elle transferrait dans la caisse de retraite.

M. Lange: Je ne comprends très bien où vous voulez en venir. Voulez-vous parler du financement du régime, des sommes que la société y investit ou du coût des ajustement dont a parlé M. Masse? Pourriez-vous être plus précis?

M. Harquail: Je veux parler de la gestion générale de ces fonds. En fait, je voudrais avoir des précisions sur le caractère équitable de ce pourcentage, des sommes en question et des gains réalisés sur les fonds investis, sans oublier l'intérêt qu'en tire le retraité.

Voilà l'une des principales questions qui nous intéresse.

M. Lange: Lorsque nous avons comparu devant le comité parlementaire en juin 1982 au sujet des pensions, nous avons expliqué en détail le financement de notre régime de pension. De par sa nature, notre régime doit être suffisamment alimenté pour pouvoir financer les prestations de tous ceux qui sont actuellement à la retraite ainsi que les crédits de pension accumulés par tous les employés en activité.

Comme vous l'avez dit tout à l'heure, notre évaluation actuarielle indiquait que nous devrions avoir 4.7 millions de dollars dans cette caisse pour couvrir toutes nos obligations. Nous n'avons qu'environ 3,2 millions de dollars et c'est la différence entre ces deux sommes que nous appelons notre passif non capitalisé. Ce passif, notre société devra le rembourser selon le délai prévu par la Loi sur les normes des prestations de pension.

Nos actuaires ont établi un calendrier de remboursement jusqu'à l'an 2006, date à laquelle ce passif devrait être complètement annulé. Tout ajustement ou amélioration du régime, y compris les ajustements ponctuels accordés aux retraités, augmentent ce passif et, bien sûr, les coûts de la société.

Notre rapport annuel de 1982 indique que notre contribution se situait autour de 12 p. 100 de la masse salariale d'alors. Ce pourcentage a été calculé en déduisant, des cotisations

[*Text*]

tion to the plan, deducting what the fund has earned and what employees have contributed and that balancing number is the company's contribution which, as I say, has been in the order of 12% per year. By any standard that is a very high amount of money; it is in the order of $180 million to $200 million per year for CN.

What we are trying to balance is our obligation to fund that unfunded portion and any improvements to the plan against what the company can afford to pay for pensions in any particular year.

The Vice-Chairman: Okay. I think . . .

Mr. Mazankowski: What is the current unfunded liability?

Mr. Lange: The unfunded liability is in the order of $1.5 billion. It might be useful for me to indicate where that came from.

Mr. Mazankowski: True.

Mr. Lange: It is not just that the company did not fund the money when it should have. I think you can look at it in a similar way to a mortgage on a house. The improvements that we made to our pension plan could not have been made when they were, had we been required to fund them all at one time. Some of the improvements that we made in the early 1970s, for example, were increasing the benefit under the plan to 2% per year of service, and the ad hoc adjustments Mr. Masse referred to, to a total of $280 million.

• 1015

We could not have afforded those improvements had we been required to fund them all in one year. Therefore we are funding them over a period of time as allowed by the Pension Benefits Standards Act.

In addition, during most years of the 1970s our fund was not earning the assumed rate of interest provided for in our actuarial evaluation. It was only in 1978 that we began to earn our assumed interest rate. Therefore the company had to make up the difference in all of those years.

Mr. Mazankowski: But is it not fair to say that had the unfunded liability been reduced substantially there would have been sufficient resources to provide some relief, a greater amount of relief, to these older pensioners, who are really strapped? For example, surely in the last—-you cannot say that the revenue from the pension fund has not been pretty good over the last few years. But it just so happens that over the last few years the difficulty that has been experienced by these older retirees has become more critical. While you say you have met your moral obligation, I think in the eyes of the pensioners CN has in fact not met its moral obligation. To suggest that you are going to expand the operations and the capacity of the railroads on the backs of the retirees is a less

[*Translation*]

totales versées au régime, les gains accumulés par la caisse et les cotisations des employés. Ce pourcentage de 12 p. 100, qui ne varie quère d'une année sur l'autre, représente, quelques soient les critères utilisés, une somme considérable, de l'ordre de 180 à 200 millions de dollars par an pour le CN.

Nous essayons donc de trouver un équilibre entre notre obligation de rembourser ce passif non capitalisé et toute amélioration du régime de pension, en tenant compte des ressources financières de la société pendant une année donnée.

Le vice-président: Bien. Je pense . . .

M. Mazankowski: À combien s'élève aujourd'hui ce passif non capitalisé?

M. Lange: À environ 1,5 milliards de dollars. Je pourrais peut-être vous donner quelques précisions sur la façon dont on le calcule.

M. Mazankowski: En effet.

M. Lange: Cette somme ne signifie pas nécessairement que la société n'a pas fait les paiements qu'elle aurait dû faire. On peut comparer cette situation au remboursement d'une hypothèque résidentielle. Les améliorations que nous avons apportées à notre régime de pension n'auraient pas été possibles si nous avions été obligés de les financer toutes au même moment. Par exemple, certaines de celles qui ont été apportées au début des années 70 augmentaient les prestations versées par le régime à raison de 2 p. 100 par année d'ancienneté, et les ajustements ponctuels dont a parlé M. Masse ont représenté un total de 280 millions de dollars.

Nous n'aurions donc pas pu nous permettre d'apporter ces améliorations au Régime de pensions si nous avions été tenus de les financer toutes en même temps. C'est ainsi que nous en avons échelonné le paiement selon le délai prévu par la Loi sur les normes des prestations de pensions.

De plus, pendant les années 1970, notre caisse de retraite n'a pratiquement jamais bénéficié des taux d'intérêt prévus dans notre évaluation actuarielle. Ce n'est qu'en 1978 que nous avons commencé à toucher les taux d'intérêt prévus. En conséquence, la société a dû compenser ce manque à gagner pendant toutes ces années.

M. Mazankowski: Cependant, n'est-il pas vrai qu'en réduisant substantiellement le passif non capitalisé, vous auriez alors eu des ressources suffisantes pour offrir des ajustements plus conséquents aux retraités les plus anciens, ceux qui en ont le plus besoin? Par exemple, vous ne pouvez pas nier que, depuis quelques années, le taux de rendement de la caisse de retraite est passablement intéressant. Or, c'est pendant la même période que la situation financière des retraités les plus anciens s'est le plus détériorée. Vous nous dites que vous vous êtes acquittés de vos obligations morales, mais j'ai l'impression que les retraités du CN sont loin d'en être convaincus. Il serait vraiment cruel de votre part de chercher à développer vos activités et à augmenter la capacité de vos services sur le dos des retraités.

[*Texte*]

than compassionate approach in dealing with this human problem.

I am not an actuary. I do not know all the intricacies of it. But I look at it in the most unfettered way possible. I think in terms of fairness and decency. Those pensioners are not getting a fair shake.

I would like to ask one further question. What is the average annual pension that these people receive? Is that included in the document?

Dr. LeClair: Do you know that offhand?

Mr. Lange: No, I do not have that offhand. It is available, however.

Dr. LeClair: Mr. Chairman, we will try to get that before the end of this meeting; if at all possible, within the next hour.

Mr. Harquail: Mr. Chairman, just a closing comment. I would not want to agree with the previous intervener that expansion and capital expenditures by the CN are on the backs of pensioners. I think with the kind of money that we are approving in Parliament itself and the expansions we are going to see in the west and the recent debates that have gone on about the funds—and they are in the billions of dollars—I cannot see where that statement would be valid. This is only to say, though, that we do agree that with the kinds of costs today, the older pensioner with a fixed income needs more consideration—and certainly this would be true for the Crown corporation, CN—to pay more attention to or to find ways and means to enrich or to assist them by funding or by a fairer distribution or contribution by CN to the pension fund; in other words, a sincere effort to make a concerted concentration in assisting these people to put them in a better position than they are in today.

Mr. Mazankowski: Just on a point of order, I would not want the member to misinterpret what I said. I was merely attempting to repeat and interpret what was said by the witness, who said if you give it to the pensioners, that money must come from funds that are earmarked for other activities; namely, the construction. By implication, that is what he said; that is not what I said.

Mr. Harquail: I would like to say that we should never agree to allow that to happen, that there be that kind of unfair application on the backs of those pensioners, where they would be doing capital expenditures or other developments redirecting those funds. That is my point.

The Vice-Chairman: The Chair would like to drop this portion of the discussion at this time and carry on with the regular round. When we get to the second round, when the intervener for the PC party decides to talk about pensions again, we will do so. I simply want for the record to determine whether the committee wants this report which has been handed in, the update of the pension information, to be appended to today's proceedings.

[*Traduction*]

Je ne suis pas un actuaire. Je ne connais pas toutes les difficultés et toutes les complexités du système. J'essaie d'être aussi objectif et équitable que possible. Or, j'estime que ces retraités ne sont pas traités de façon équitable.

Permettez-moi de vous poser une autre question. Quel est, en moyenne, le montant des prestations annuelles que vous donnez à vos retraités? Ce chiffre figure-t-il dans le document?

M. LeClair: Avez-vous ce chiffre en tête?

M. Lange: Non, mais je peux le trouver.

M. LeClair: Monsieur le président, nous allons essayer de trouver ce chiffre d'ici la fin de la réunion; nous devrions l'avoir dans une heure.

M. Harquail: Monsieur le président, permettez-moi de faire une dernière remarque. Je n'irai pas jusqu'à dire, comme le député qui vient de parler, que l'expansion du CN se fait sur le dos des retraités. En effet, une telle affirmation me paraît tout à fait injustifiée étant donné les crédits que nous avons approuvés au Parlement et l'expansion des services que nous allons connaître dans l'Ouest—il s'agit de milliards de dollars. Toutefois, j'estime moi aussi que les retraités les plus anciens doivent avoir la priorité étant donné qu'ils ont des revenus fixes et que le coût de la vie a fortement augmenté. À mon avis, une société de la Couronne comme le CN devrait s'efforcer de trouver le moyen de verser des prestations plus importantes à ces retraités-là, peut-être en envisageant une répartition plus équitable des fonds ou en augmentant la contribution du CN à la caisse de retraite. En d'autres termes, il faudrait que le CN s'engage résolument à aider ces gens-là et à améliorer leur sort.

M. Mazankowski: J'invoque le Règlement. Je ne voudrais pas que le député me fasse dire ce que je n'ai pas dit. J'essayais simplement de répéter et d'interpréter les déclarations du témoin, lequel a affirmé que l'argent que vous donnez aux retraités, il faut aller le prendre ailleurs, notamment dans les budgets de construction ou autres. Voilà ce qu'il a laissé entendre, et c'est ce que j'ai dit. Ce n'était pas là mon opinion personnelle.

M. Harquail: À mon avis, on ne devrait pas laisser entendre que ce genre d'expansion se fait sur le dos des retraités. Voilà ce que je tenais à dire.

Le vice-président: J'aimerais maintenant que nous interrompions cette discussion pour reprendre notre procédure normale. Quand nous en arriverons au second tour, le critique du Parti conservateur pourra, s'il le désire, revenir sur la question des pensions. J'aimerais simplement savoir si les membres du Comité veulent que ce rapport, qui vient d'être déposé et qui est un rapport d'actualisation sur les régimes de pensions du CN, soit annexé à notre procès-verbal d'aujourd'hui.

[*Text*]

• 1020

Mr. Mazankowski: May we have copies of that report?

The Vice-Chairman: Okay, that will be appended to today's proceedings.

Now I call on Mr. Althouse to proceed with the questioning on the *1982 Annual Report*. Mr. Althouse.

Mr. Althouse: Thank you, Mr. Chairman.

Before I get into the annual report, I would just like to reiterate something that Mr. Mazankowski began with, concerning the movement of grain in prairie Canada right now. CN is quite behind in the movement. In the response, I noted that the problem of the collection area that CN services and the wide variety of grades and the wider variety in the kinds of grain available was cited as one of the reasons why they have gotten behind at this point.

Is that not a constant in the grain moving equation for the area that you service vis-à-vis what CP is up against? What have you done over the last number of years to try to accommodate the reality of the many grades and the many kinds of grain that you do have to move from the area you service?

Dr. LeClair: Mr. Lawless, Mr. Chairman.

Mr. Lawless: Mr. Chairman, we are not suggesting that, because the Wheat Board is selling different types of grain, that is the only problem that has surfaced. The fact of the matter is that there is a traditional split that the Wheat Board and the Grain Transportation Authority makes for new cars that come onstream. That is based on a five-year average of handlings that take place. What CN is facing this year is a substantial increase over the previous year in the demand for movement on CN. As a matter of fact, we have seen over the last four to five years an increase in CN handlings of about 45%. This year it happens to be 16% so far. What we are saying is that there is a tremendous demand being placed on Canadian National that was not placed there last year. We are dealing with the Grain Transportation Authority and the Wheat Board to determine how we are going to get sufficient cars to handle this traffic in the first place. We are also working with them to determine how we can ensure that the unloads take place faster than they are taking place at the moment, both at Thunder Bay and at Vancouver.

The problem has been compounded somewhat by the difficulties I mentioned earlier, with washouts and what have you on our main line, where we were running over the Canadian Pacific for a couple of weeks. They did a very good job for us, they handled 12 trains a day. However, that did back things up a great deal. I understand from the current meetings we are having with the Wheat Board that this demand is going to continue right through this crop year, to July 31.

We have committed ourselves to augment the fleet by putting in 2,000 CN cars and we are meeting with the ministry and the Wheat Board now to determine how we can acquire up to 4,000 additional cars to handle the workload that is ahead of us. Those meetings are current and hopefully we will be able to meet that demand.

[*Translation*]

M. Mazankowski: PouVons-nous en avoir des exemplaires?

Le vice-président: Bien, il sera donc annexé à notre procès-verbal d'aujourd'hui.

Nous allons maintenant reprendre notre examen du rapport annuel de 1982, et je vais donner la parole à M. Althouse.

M. Althouse: Merci, monsieur le président.

Avant de parler du rapport annuel, j'aimerais simplement revenir quelques instants sur ce qu'a dit M. Mazankowski au début de son intervention, au sujet du transport des céréales dans les Prairies, à l'heure actuelle. Le CN est très en retard à ce chapitre. Ses représentants nous ont donné plusieurs raisons à cela, notamment les problèmes enregistrés dans les points de collecte desservis par le CN et le grand éventail de catégories et de variétés de céréales.

Ne pensez-vous pas que ces deux problèmes sont le lot de n'importe qui veut transporter des céréales? En d'autres termes, ne pensez-vous pas que le CP connaisse les mêmes? Qu'avez-vous fait au cours des dernières années pour essayer d'atténuer ces difficultés?

M. LeClair: M. Lawless va répondre, si vous le permettez.

M. Lawless: Monsieur le président, nous n'avons jamais affirmé que le seul problème que nous ayons soit dû au fait que la Commission canadienne du blé vende différents types de céréales. En fait, pour chaque nouveau wagon utilisé, la Commission canadienne du blé et l'Administration du transport des grains se répartissent les volumes à transporter, selon une moyenne quinquennale. Cette année, le CN fait face à une augmentation considérable, par rapport à l'année dernière, des volumes à transporter. En fait, depuis quatre ou cinq ans, les quantités acheminées par le CN ont augmenté d'environ 45 p. 100. Aujourd'hui, cette augmentation s'élève jusqu'à présent à 16 p. 100. Cela représente une demande considérable qui n'existait pas l'année dernière. Nous allons essayer de voir avec l'Administration du transport des grains et avec la Commission canadienne du blé comment nous allons tout d'abord pouvoir obtenir suffisamment de wagons pour transporter toutes ces quantités. Par ailleurs, nous étudions avec ces deux organismes les moyens d'accélérer les procédures de déchargements à Thunder Bay et à Vancouver.

Le problème s'est aggravé à la suite des difficultés que j'ai mentionnées tout à l'heure, notamment l'effondrement de notre voie principale, qui nous a obligés à utiliser les voies du Canadien Pacifique pendant deux semaines. Le CP nous a bien dépannés puisqu'il a assuré l'acheminement de 12 trains par jour. Cependant, cela a beaucoup retardé nos activités. À en juger par les discussions que nous continuons d'avoir avec la Commission canadienne du blé, cette demande va continuer d'augmenter pendant toute l'année-récolte, jusqu'au 31 juillet.

Nous nous sommes engagés à accroître notre parc ferroviaire de 2,000 wagons, et nous cherchons actuellement, avec le ministère et la Commission canadienne du blé, le moyen d'acheter jusqu'à 4,000 wagons de plus pour faire face à la demande. Ces discussions se poursuivent et j'espère qu'elles aboutiront.

[*Texte*]

Mr. Althouse: So if I have understood you correctly, you are looking at another 6,000 cars, 2,000 plus 4,000.

Mr. Lawless: Our 2,000 will be coming out of our own domestic fleet. Hopefully, we will be able to do that. We have committed ourselves to do that. These are hopper cars. Our car fleet estimations, based on the workload that the Wheat Board has now indicated, will come off the CN blocks between now and July 31, which indicates that we will need upwards of another additional 3,000 or maybe more cars.

Mr. Althouse: So it will be three or four.

Mr. Lawless: That is right.

• 1025

Mr. Althouse: To go back then, Mr. Chairman, more directly to the annual report and some questions arising from the last time the CN were before this committee back in May, I want to go back through a couple of reports so we can document progress.

Regarding employment, when you were before the committee May 12 of last year, Dr. LeClair said on page 96:8:

> We have had to take the painful step of reducing manpower such that our average number of employees was some 6,000 less in 1982 than in 1981. In fact as of March of this year, in 1983, it was 8,000 less than March of last year.

Could you bring us up to date, say, to the end of the calendar year—or perhaps you have more current figures yet—as to what the status of employment is with CN at this moment?

Dr. LeClair: Mr. Chairman, just before the Hon. Member came in, in answer to Mr. Mazankowski . . . I can repeat it, if you wish.

Mr. Althouse: Okay.

Dr. LeClair: The figures I gave then were—I am talking about the total CN system, not only CN Rail—in 1981, an average number of 73,287; in 1982, 67,113; in 1983, 63,800. Those were the average numbers.

Mr. Althouse: Are you expecting to continue the decrease in the labour component over the next year?

Dr. LeClair: The answer has to vary, Mr. Chairman, as to whether you are talking about specific sectors or about the total. In terms of total, as Mr. Lawless mentioned, because of the expansion in the west I think there will be an increase in the average number. He mentioned that the plant expansion program in the west would bring in some 4,000 jobs of a direct nature over and above the indirect jobs. To that extent, there will probably be some kind of increase. The planning for 1984 is approximately 1,500 average over 1983 for the total system.

Mr. Althouse: What has this reduction done in terms of the amount of money paid out for employee wages over those same three or four years? Do you have those figures?

Dr. LeClair: Mr. Chairman, I think the average varies from year to year, but if you take into account salary, fringe benefits

[*Traduction*]

M. Althouse: Si j'ai bien compris, vous envisagez d'acheter 6,000 wagons, 2,000 plus 4,000.

M. Lawless: Les 2,000 wagons dont j'ai parlé viendront de notre parc ferroviaire intérieur. Nous espérons pouvoir les trouver. Nous nous sommes engagés à le faire. Il s'agit de wagons-trémie. Par ailleurs, pour répondre à la demande prévue par la Commission canadienne du blé, il nous faudra trouver, d'ici au 31 juillet prochain, 3,000 autres wagons, et même peut-être plus.

M. Althouse: Donc, 3 à 4,000 wagons supplémentaires.

M. Lawless: C'est exact.

M. Althouse: Pour en revenir plus directement au rapport annuel et à certaines questions découlant de la dernière comparution du CN devant le comité en mai de l'an dernier, je voudrais retourner quelques rapports en arrière afin qu'on puisse constater les progrès accomplis.

Pour ce qui est de l'emploi, devant le Comité, le 12 mai dernier, M. LeClair a dit à la page 96:8:

> Nous nous sommes également vus dans l'obligation de réduire nos effectifs dont la moyenne en 1982 était de quelque 6,000 postes inférieurs à 1981. De fait, en mars de cette année, en 1983, il y avait 8,000 employés de moins qu'en mars de l'an dernier.

Pourriez-vous nous donner les chiffres à la fin de l'année civile, à moins que vous n'ayez des données encore plus récentes?

M. LeClair: Monsieur le président, juste avant que le député arrive, en réponse à une question de M. Mazankowski . . . Mais je peux répéter si vous le désirez.

M. Althouse: Allez-y.

M. LeClair: Voici les chiffres que je lui ai donnés et qui valent pour tout le CN, pas seulement pour CN Rail; en 1981, le nombre moyen d'employés était de 73,287, en 1982, de 67,113, et en 1983, de 63,800. C'est toujours une moyenne.

M. Althouse: Croyez-vous que votre effectif diminuera encore cette année?

M. LeClair: Cela dépend si vous voulez parler de certains services en particulier ou de l'ensemble de l'entreprise. En tout, comme l'a dit M. Lawless, à cause de l'expansion dans l'Ouest, je crois qu'il y aura une augmentation du nombre moyen d'effectif. Il a en effet parlé d'un projet d'expansion du service dans l'Ouest qui créera, en plus des emplois indirects, quelque 4,000 emplois directs. Dans cette mesure, il y aura certainement une augmentation quelconque. Pour 1984, on prévoit en moyenne 1,500 emplois de plus qu'en 1983, pour tout le système, je le répète.

M. Althouse: Quel effet a eu cet diminution du nombre d'employés sur la masse salariale des mêmes trois ou quatre années? Avez-vous des chiffres?

M. LeClair: Je crois que la moyenne change d'une année à l'autre, mais si vous calculez le salaire, les avantages sociaux et

[*Text*]

and so forth—in other words, cost to the company . . . To give you an example, in 1982 the average annual wage was $28,806. I am talking about wage now, not total cost, because there are fringe benefits associated with this, pension and so forth.

Mr. Althouse: Do you have a figure yet for 1983, or is that still to be computed?

Dr. LeClair: We have it. I am not so sure I have it at the tips of my fingers. We can give this to the committee as soon as we . . . It is available, but we do not have it here.

Mr. Althouse: Okay. During that committee hearing last May, the question of CAST came up. You told us you had had a write-down of $62 million, and at that point you were in the very, very final stage, to quote the record. At this stage, you said: "We are sticking to our policy which is not to put any more new money into CAST". What happened in the intervening months?

Dr. LeClair: Mr. Chairman, the Hon. Member is quite right; that is what we said and that is what we have done. We have refused to put any new money into Eurocanadian Shipholdings Limited, which is commonly referred to as CAST. Events have unfolded, and as you know, the company declared bankruptcy and the Royal Bank has taken over the assets of that company. At this moment, we have written off our total investment in this company, which amounts to approximately $62 million, as you said, and we are not in any way, shape or form party to what is happening. We are not in constant contact, nor in any contact whatsoever, with the Royal Bank. We are not consulting with them, they are not consulting with us. We hear what is happening on this from the newspapers, like everybody else.

• 1030

CAST, however, the new group of companies—they have a different name now, CAST 1983—is still a customer of ours. We still move the bulk of their traffic, mostly in Montreal. We still have an 18% interest in a holding company called Intercast, which has its headquarters in Fribourg, Switzerland; the president is Mr. Narby, but that company is not very active. Mr. Bob Franklin is a director of that company and, if the committee so wishes, he can tell you what is happening on that front.

On the other front, nothing is happening, as far as we are concerned. We are not aware of the plans of the Royal Bank. We have not been approached officially since we pulled out. As I said, we are following it, but that is about the only activity we have there now. We are trying as much as we can, through the newspapers and so forth, to see what is happening, but we are not party to their decision in any way, shape or form.

As to Intercast, with your permission, Mr. Franklin can tell you what is happening on that front.

Mr. R.C. Franklin (President, CN Enterprises): Mr. Chairman, Intercast was a sister holding company to EuroCanadian and it held certain assets, primarily an office

[*Translation*]

tout le reste, c'est-à-dire tous les coûts pour l'entreprise . . . par exemple, en 1982, le salaire annuel moyen était de $28,806. Il s'agit uniquement du salaire et non de la rémunération car il faut y ajouter les avantages sociaux comme la pension et tout le reste.

M. Althouse: Le montant pour 1983 a-t-il déjà été calculé?

M. LeClair: Oui, mais je ne suis pas certain de l'avoir à portée de la main. Nous pourrons faire parvenir ce montant au Comité dès que . . . Le montant est connu, mais je ne peux vous le donner tout de suite.

M. Althouse: C'est bien. Au cours de cette même séance de comité de mai dernier, on vous a interrogé à propos de CAST. Vous avez alors parlé d'une perte de 62 millions de dollars et que les négociations étaient pratiquement sur le point d'aboutir. Vous avez alors ajouté: nous avons décidé de ne plus investir de l'argent dans CAST.» Que s'est-il passé depuis?

M. LeClair: Monsieur le président, le député a parfaitement raison. C'est ce que nous avons dit alors et ce que nous avons fait. Nous avons refusé d'investir de nouveaux capitaux dans la Eurocanadian Shipholdings Limited, couramment appelé CAST. Depuis, vous savez que la compagnie a déclaré faillite et que la Banque Royale a pris possession de ses actifs. Nous venons de radier le plein montant investi dans cette compagnie, soit près de 62 millions de dollars, comme vous l'avez dit, et nous n'avons absolument rien à voir avec ce qui se passe maintenant. Nous n'avons aucun contact avec la Banque royale. Nous ne la consultons pas et elle ne nous consulte pas non plus. Nous apprenons ce qui se passe comme tout le monde par les journaux.

Toutefois le nouveau groupe de compagnies, qui s'appelle maintenant *CAST 1983*, demeure notre client. Nous continuerons à transporter le gros de leur marchandise, à Montréal surtout. Nous détenons toujours un intérêt de 18 p. 100 dans le *holding* appelé *Intercast* dont le siège social se trouve à Fribourg en Suisse. Le président est M. Narby, mais cette société n'est pas très active. M. Bob Franklin en est l'un des directeurs et, si le Comité le désire, il peut vous dire ce qui se passe de ce côté.

Mais de l'autre côté, en ce qui nous concerne, il ne se passe rien. Nous ne sommes pas au courant des projets de la Banque royale qui ne nous a pas officiellement approché depuis notre retrait. Comme je l'ai dit, nous suivons ce qui se passe, mais les choses s'arrêtent là. Nous faisons de notre mieux pour suivre la situation dans les journaux, mais nous ne participons à aucune décision d'une façon ou d'une autre.

Quant à Intercast, si vous le permettez, M. Franklin peut vous raconter ce qui se passe.

M. R.C. Franklin (président, Entreprise C.N.): Monsieur le président, Intercast était une société de *holding* liée à *EuroCanadian* et qui détenait certains actifs, surtout un édifice à

[*Texte*]

building in Switzerland, which the other holding company, EuroCanadian occupied. When EuroCanadian went bankrupt, of course they vacated that space. The only activity of Intercast really, in a real estate way, is to manage that building in Switzerland with third parties. They are not involved in any way with the ongoing CAST 1983. Of course, I guess their main preoccupation is assisting in the orderly wind-up of the EuroCanadian Shipholdings company.

The only other activity CN has been involved in, in any way, with CAST is that during the middle of last year, I believe, we sold to the Royal Bank the terminal assets, which we had acquired in one of the refinancing programs. We sold those to the Royal Bank, I think around August of last year. I believe the sum we received for them was $13 million. We had bought them for $12 million. With that purchase, we extricated ourselves from any further involvment in CAST, new or old.

The Vice-Chairman: Thank you very much. Will you continue, Mr. Althouse? You have about three minutes.

Mr. Althouse: We have been told that CN Express had been losing money and there was some possibility of its being integrated with CN Trucking. Did the losses for CN Express continue into 1982 and 1983?

Dr. LeClair: Mr. Chairman, I will give the official figures of the losses and then perhaps Mr. Franklin can comment on the integration of CN Trucking and CN Express.

The high for losses was in the vicinity of $53 million in 1981; in 1982 the losses for express were $40.6 million; in 1983—by the way, Mr. Chairman, the annual report for 1983 will be out in approximately one month's time and tabled as usual in Parliament. The losses in 1983—I am anticipating now the 1983 report—were in the order of $25.4 million for express.

With your permission, Mr. Franklin may give an update on the integration of trucking and express.

Mr. Franklin: Mr. Chairman, thank you. Just a little background, I guess, to pick up on what Dr. LeClair said. In 1980, we did have a loss of some $53 million. It did go down to $40 million in 1981, down to approximately $40 million in 1982, and that is when we commenced the integration of the managements and also the sharing of terminals between the trucking division and the express division.

• 1035

One might wonder why we were losing so much money when some other carriers were making money, and I think you have to understand the industry and the tremendous competition that goes on in that industry. We were competing against such entities as Canada Post, who has a $300 million or $400 million loss every year. We were also competing against carriers who do it incrementally; the airlines, for instance, who carry parcels as an increment to their passenger travel, and the bus services who do the same. We were also competing with couriers who occupy the high density routes only and are not required to serve everywhere in Canada.

[*Traduction*]

bureaux en Suisse que l'autre société de holding, *EuroCanadian*, occupait. Quand cette dernière a fait faillite, elle a évidemment libéré les locaux. Par conséquent, la seule activité véritable d'Intercast c'est d'administrer cet édifice en Suisse occupé par d'autres compagnies. Elle n'a absolument rien à voir avec la compagnie actuelle appelée *CAST 1983*. Evidemment, son principal centre d'intérêt c'est la liquidation en règle de la *EuroCanadian Shipholdings*.

La seule autre activité à laquelle a participé le CN en rapport avec CAST, c'est lorsque nous avons vendu à la Banque royale, au milieu de l'an dernier, les installations que nous avions achetées lors de l'un des programmes de refinancement. Nous avons vendu cela en août dernier à la Banque royale pour 13 millions de dollars alors que nous les avions achetées pour 12 millions de dollars. Une fois cet achat conclu, nous n'avions plus aucun lien avec la CAST, la nouvelle comme l'ancienne.

Le vice-président: Merci beaucoup. Voulez-vous poursuivre, M. Althouse? Il vous reste encore trois minutes.

M. Althouse: On nous a dit que le CN Express était déficitaire et qu'il était possible que l'entreprise soit intégrée à camionnage CN. CN Express était-il déficitaire aussi en 1982 et en 1983?

M. LeClair: Monsieur le président, je donnerai le montant officiel du déficit puis M. Franklin parlera du fusionnement de Camionnage CN et de CN Express.

Le déficit maximum était de l'ordre de 53 millions de dollars en 1981, de 40.6 millions de dollars en 1982 et en 1983 . . . en passant, monsieur le président, le rapport annuel de 1983 devrait être publié d'ici un mois environ et sera déposé au Parlement comme d'habitude. Donc, le déficit pour 1983, même si le rapport n'est toujours pas sorti, est de l'ordre de 25.4 millions de dollars pour les services express.

Si vous permettez, M. Franklin va pouvoir vous mettre au fait de la fusion du camionnage et du service express.

M. Franklin: Merci. Pour revenir sur ce qu'a dit M. LeClair, en 1980, le déficit a été d'environ 53 millions de dollars. Il est tombé à 40 millions de dollars en 1981, et à 40 millions de dollars également en 1982. C'est alors que nous avons entrepris l'intégration des services de gestion et le partage des terminus pour le camionnage et l'express.

On pourrait se demander comment nous pouvions perdre autant d'argent alors que les autres transporteurs arrivaient à faire des profits. Vous devez comprendre la nature de cette industrie et la concurrence féroce qu'on s'y livre. Nous faisions donc concurrence à des entreprises comme Poste Canada, qui a un déficit de 300 ou 400 millions de dollars chaque année. Nous faisions également concurrence à des transporteurs qui offrent ce service en sus d'un autre, par exemple, les compagnies aériennes qui transportent des colis en plus de leurs passagers, comme le font également les autocars. Nous faisions également concurrence aux services de messagerie qui se

[*Text*]

I guess the industry is so crowded with this kind of competition, what we consider unfair or unequal competition for express, that that is the reason why we are experiencing these losses. And so we had a decision to make back in 1982 whether or not to close down express, and indeed our trucking, or to try to marry the two together and salvage it. Rather than take that last desperate step of closing them down and affecting the employment of some 5,000 people, we decided to try to marry the two together at the management and terminal level—at the terminal level, sharing of terminals only but not mixing the operating forces themselves.

We started that in about March 1983. We hope to save in the order of $18 million to $20 million a year by doing so. There were going to be approximately 350 employees affected by that, 350 fewer jobs. We are along in that process. We have in effect changed the employment by some 250, and there are approximately another 100 to come, by probably the middle of this year, at which point we will have completed the merging of the managements and the co-location of the two divisions in individual terminals. So the program is well on its way, and I expect it will be finished by mid-1984.

The Vice-Chairman: Thank you very much, Mr. Althouse. That concludes your time. I call on Mr. Charles Turner.

Mr. Turner: Mr. Chairman, I notice that our good friend, Walter Smith is not sitting back here this morning. Can you tell me the reason why he is not here?

Dr. LeClair: Mr. Chairman, the reason obviously is that Mr. Smith is not with Canadian National any more.

Mr. Turner: Is it not true that this man was the go-between between the officials of the CNR and the politicians who were in constant communication with the public right across Canada? In other words, this man was the type of man that put out the fires before they got real big, and he did a fabulous job; I think everybody considers around this House that he was a first-class man. He was pushing the CN and he helped the CP. He was a strictly 100% railway and why you let this man go, nobody can understand your decision and why.

Dr. LeClair: Mr. Chairman, I agree 100% with the hon. Member's comments on the value of Mr. Smith. As to why he has left, I would think that is inappropriate for me to comment publicly. Those are personal matters between the employee and his employer and I do not think it is appropriate for me to give the details or get involved as to the reasons why, but I do want to underline that what the hon. Member has said about the value of Mr. Smith is 100% correct.

Mr. Turner: In the opinion of all the MPs I have talked to, you have made the biggest mistake in your life. Here was a man who was doing a first-class job for you on behalf of all the public in Canada and you people, for some reason which you will not disclose, said, well, you better take an early pension. Now, did he get an early pension and was he forced to take it or did he make application?

[*Translation*]

limitent aux trajets les plus utilisés car ils ne sont pas tenus de desservir tout le Canada.

Bref, c'est parce qu'il y a tellement de concurrents qui se livrent une lutte déloyale et inégale que nous avons un tel déficit. Nous avons donc dû décider en 1982 soit d'abandonner le service express, et donc notre service de camionnage, soit d'essayer d'amalgamer les deux pour arriver à les sauver. Au lieu de prendre cette mesure de dernier ressort, c'est-à-dire de fermer nos portes et de mettre à pied environ 5,000 personnes, nous avons décidé d'intégrer les deux services de gestion et de leur faire partager les terminus sans pour autant regrouper les effectifs.

Nous avons entrepris cela en mars 1983 et nous espérons pouvoir économiser de 18 millions à 20 millions de dollars par année. Nous avions prévu de supprimer environ 350 emplois. C'est en cours et jusqu'à présent 250 ont disparu et 100 autres devraient disparaître d'ici le milieu de l'année. Nous aurons alors terminé la fusion des directions et le regroupement des deux divisions dans les divers terminus. Le programme est donc bien engagé et il devrait être terminé d'ici le milieu de 1984.

Le vice-président: Merci beaucoup, monsieur Althouse. Votre tour est terminé. Je passe maintenant à M. Charles Turner.

M. Turner: Monsieur le président, je remarque que notre bon ami Walter Smith n'est pas ici ce matin. Pouvez-vous me dire pourquoi?

M. LeClair: C'est évidemment parce que M. Smith ne travaille plus pour le Canadien National.

M. Turner: N'est-il pas exact que cet homme assurait la liaison entre la direction du CNR et les politiciens qui sont en communication directe avec toute la population canadienne? Autrement dit, cet homme était du genre à pouvoir éteindre les incendies avant qu'ils ne prennent trop d'ampleur et il y parvenait très bien. Tout le monde à la Chambre le considérait comme un homme parfait. Il moussait le CN et il aidait le CP. C'était un homme qui ne pensait qu'aux chemins de fer et nous n'arrivons pas encore à comprendre pourquoi vous l'avez laissé partir.

M. LeClair: Monsieur le président, je suis parfaitement d'accord avec le député sur la valeur de M. Smith. Quant à savoir pourquoi il a quitté le CN, je ne crois pas qu'il me soit opportun de commenter son départ en public. Ce sont là des questions personnelles entre employeur et employé et il serait déplacé pour moi de vous donner des détails ou des raisons. Je tiens toutefois à souligner que ce qu'a dit le député à propos de M. Smith est on ne peut plus exact.

M. Turner: De l'avis de tous les députés auxquels j'ai parlé, vous avez fait la plus grande erreur de votre vie. C'était un homme qui faisait un excellent travail en votre nom auprès de toute la population canadienne et vous, pour une raison que vous ne voulez pas divulguer, vous l'avez obligé à prendre une retraite prématurée. Lui a-t-on accordé une retraite prématurée ou l'y a-t-on obligé?

[*Texte*]

The Vice-Chairman: Mr. Turner, I think that the President of the CN explained that he would not get into personal matters on an individual basis, that it was improper for him to do do at this time, so I do not know . . .

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, on a point of order.

The Vice-Chairman: Yes.

Mr. Mazankowski: Well, Mr. Chairman, if Mr. Turner wants to move a motion condemming the CNR for the unceremonious dumping of Mr. Walter Smith, I would certainly be very happy to second it, and I am sure that it would carry with it the support of every member of this committee.

• 1040

I, too, share the same views that my good friend Mr. Turner has expressed. And while it may be a matter of personal issue between the company and Mr. Smith, I think that members of Parliament who have taken an interest in transportation matters, and particularly railway matters, have come to rely and work very closely with Walter Smith, and in many respects it affects our ability to carry on our duties in relationship to matters pertaining to the operations of CN and railroading in general. And so, Mr. Turner, if you are prepared to present a motion, I can tell you that I will second it, and I am sure that members on this side of the table will be in full support of your expression of condemnation for what I would say was a very unceremonious act.

Mr. Turner: Well first of all, Mr. Mazankowski, I would like to talk to Mr. Smith personally. I would just like to ask the President of the CN, Mr. Lawless, if this man was so valuable, is he going to have a replacement, and when will he be named?

Dr. LeClair: Mr. Chairman, I cannot answer this at this time, but I can say whatever functions Mr. Smith were performing on behalf of the MPs and their dealings with CN, we have every intention of continuing that. But that is in limbo at this time. As you know, about a month ago, Mr. Michael Kirby, whose responsibility was the Ottawa office to a certain degree, has also left us for the Senate, and we now have to deal with the replacement of both Mr. Kirby and Mr. Smith.

Mr. Turner: Has Mr. Smith's office in the City of Ottawa been closed down?

Dr. LeClair: As I understand it right now, it is closed, but . . .

Mr. Mazankowski: Shame.

Dr. LeClair: —that is not a permanent feature.

Mr. Turner: In your 1982 report, you had 67,113 employed; in 1981 you had 73,287. I understand you have 2,000 less in 1983. That is over 8,000 employees. Did they all have an early pension? Were they bought off for their own money as similar to the passenger engineers? And, are some of them being offered jobs in other facilities in the CNR empire?

[*Traduction*]

Le vice-président: Monsieur Turner, le président du CN vous a expliqué qu'il ne pouvait pas parler en public de questions personnelles touchant un individu en particulier, je ne sais donc . . .

M. Mazankowski: Monsieur le président, j'invoque le Règlement.

Le vice-président: Oui.

M. Mazankowski: Monsieur le président, si M. Turner veut proposer une motion condamnant le CN pour la mise à pied sans cérémonie de M. Walter Smith, je serai très heureux de l'appuyer et je suis certain qu'il recevra l'appui de tous les membres du Comité.

Je partage l'opinion de mon bon ami, M. Turner. C'est peut-être une affaire personnelle entre la compagnie et M. Smith, mais à mon avis, les députés qui se sont intéressés aux affaires de transport, et en particulier aux chemins de fer, ont fini par faire confiance à Walter Smith et par travailler en étroite collaboration avec lui, et il se pourrait que nous ne nous acquitions plus de nos responsabilités relatives au CN et aux chemins de fer en général autant que nous devrions le faire. Par conséquent, monsieur Turner, si vous voulez déposer une motion, je l'appuierai, et je suis certain que les députés de ce côté-ci vous soutiendront lorsque vous condamnez ce que j'appellerais un acte regrettable.

M. Turner: Monsieur Mazankowski, pour commencer j'aimerais bien parler personnellement à M. Smith. J'ai l'intention de demander au président du CN, M. Lawless, s'il a l'intention de remplacer cet homme, si vraiment il était si indispensable, et quand le remplaçant serait nommé?

M. LeClair: Monsieur le président, je ne peux pas répondre à cette question pour l'instant, mais par contre, je peux vous dire que les fonctions exercées par M. Smith au nom des députés et ce qu'il faisait pour faciliter leurs relations avec le CN continueront à être assurés. Mais pour l'instant, c'est une affaire en suspens. Comme vous le savez, il y a environ un mois, M. Michael Kirby qui, dans une certaine mesure, était responsable du bureau d'Ottawa, nous a également quittés pour prendre son siège au Sénat. Nous devons donc maintenant remplacer à la fois M. Kirby et M. Smith.

M. Turner: Est-ce que le bureau de M. Smith à Ottawa a été fermé?

M. LeClair: Si j'ai bien compris, il est fermé pour l'instant, mais . . .

M. Mazankowski: Quelle honte!

M. LeClair: . . . ce n'est pas une décision permanente.

M. Turner: Dans votre rapport de 1982, vous aviez 67,113 employés; en 1981, vous en aviez 73,287. Autrement dit, vous aviez 2,000 employés de moins qu'en 1983. Cela fait plus de 8,000 employés. Ont-ils tous touché une retraite anticipée? A-t-on acheté leur départ avec leur propre argent, comme on l'a fait pour les ingénieurs des trains de passagers? Est-ce qu'on a

[*Text*]

Dr. LeClair: Mr. Chairman, I just want to make sure we are talking about the same facts. The hon. Member mentions 8,000. I think I just said it was 10,000 in two years. Approximately 10,000, not quite.

Mr. Mazankowski: That is worse.

Dr. LeClair: The ways, the different ways these employees were dealt with obviously is a combination of many things. It was a combination of normal attrition, early retirement, including normal retirement. Some packages were given to some classes and individuals. We could go into details of this; Mr. Masse probably has more details to answer. I wonder, Mr. Chairman, though, if this is not the kind of answer that might be done best in writing, because it is a fairly long and complicated issue as to the kind of arrangements that were made in each instances. We can try to do the best we can, but perhaps we can supplement that later in writing.

The Vice-Chairman: I would ask Mr. Turner, would you be satisfied with a tabulation sent to this committee at a later date?

Mr. Turner: Yes. That is fine. Dr. LeClair, I am talking about the Grey-Bruce region. CN says—that is up through Owen Sound—up through that area, southwestern Ontario. CN says on the television: "We are in business for Canada." CP says:"We are doing our share." If this area is part of Canada then why the downhill approach to service; why are you ripping up some of the rails? This is a future part of Canada; it is really going to boom, expand, especially with the talking about putting greenhouses in at Douglas Point. Are you going to pull the rails out, or service it by truck which you indirectly own through CNR empire?

Dr. LeClair: Mr. Lawless will answer that question, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: Mr. Lawless.

Mr. Lawless: Mr. Chairman, Mr. Turner is referring to the Bruce Peninsula and the area that we serve north of Toronto, and we are only removing the rails where we have applied for abandonment and the CTC authorized us to proceed with that.

• 1045

The services that are still offered in the Bruce Peninsula are directly attributable to the demand that is placed on us in that area. In some areas, we have continued with weigh-freight service. In others we have put truck services on. However, in all cases in the Bruce Peninsula, we are responding to the demand that is there for us, and the demand has certainly been less, in recent years, than it was in former years.

[*Translation*]

offert à certains d'entre eux d'autres postes dans l'empire du CN?

M. LeClair: Monsieur le président, je veux m'assurer que nous parlons de la même chose. L'honorable député parle de 8,000 personnes. Je crois avoir dit il y a un instant qu'il s'agissait de 10,000 personnes en l'espace de deux ans. Environ 10,000 personnes, pas tout à fait.

M. Mazankowski: C'est pire.

M. LeClair: De toute évidence, les conditions accordées à ces différents employés n'étaient pas les mêmes dans tous les cas. Certains sont partis volontairement, d'autres ont pris une retraite anticipée, d'autres une retraite normale. Certains avantages ont été accordés à certaines catégories et à certaines personnes en particulier. Nous pourrions vous en donner les détails; j'imagine que M. Masse doit avoir plus de détails. Toutefois, monsieur le président, il vaudrait peut-être mieux préparer cette réponse par écrit car c'est une affaire assez longue et assez complexe, pour ce qui est des arrangements qui ont été conclus dans les divers cas. Nous pouvons essayer de faire notre possible, mais peut-être pourrions-nous compléter plus tard par écrit.

Le vice-président: Je vais poser la question à M. Turner: Est-ce que vous seriez satisfait d'une réponse écrite envoyée plus tard au Comité?

M. Turner: Oui, c'est parfait. Monsieur LeClair, je vais maintenant parler de la région de Grey-Bruce. C'est une région qui se trouve vers le haut d'Owen Sound, dans le sud-ouest de l'Ontario, dans ce coin-là. Comme le CN le dit à la télévision: «Le Canada, c'est notre affaire». Le CP, lui, dit: «Nous faisons notre part». Si cette région-là fait bien partie du Canada, pourquoi les services se détériorent-ils? Pourquoi est-ce que vous arrachez une partie des rails? Voilà une partie du Canada qui a de l'avenir, qui va prendre de l'expansion, surtout si le projet de construction de serres à Douglas Point se réalise. Allez-vous arracher les rails et les remplacer par un service de camionnage dont vous êtes propriétaire indirectement par l'entremise de l'empire du CN?

M. LeClair: M. Lawless va répondre à cette question, monsieur le président.

Le vice-président: Monsieur Lawless.

M. Lawless: Monsieur le président, M. Turner parle de la péninsule Bruce dans la région que nous desservons au nord de Toronto; les seuls rails que nous arrachions, ce sont ceux que la C.T.C. nous a autorisé à supprimer.

Les services que nous maintenons dans la péninsule Bruce sont directement justifiés par la demande dans la région. Dans certaines régions, nous avons maintenu les services de transport du fret. Dans d'autres, nous les avons remplacés par des services de camionnage. De toute façon, dans tous les cas, les services que nous assurons dans la péninsule de Bruce dépendent de la demande et il ne fait pas de doute qu'au cours de ces dernières années, la demande a baissé.

[*Texte*]

Mr. Turner: Mr. Lawless, can you give me an idea how many agreements still exist in that area, between the townships, the various municipalities, and the railroad? It has been stated that the land was given to Grand Trunk. Once the rail was down it was supposed to stay down forever, perpetuity. Where do you get your licence or your authority to rip up the rails? Apparently there are signed agreements all up through that area.

Mr. Lawless: As is the case in all removal of rails, it is directly associated with the authority that the Canadian Transport Commission gives the railway to do just that. I cannot comment on the suggestion that there might be a conflict between agreements that were made between the Grand Trunk and municipalities, and the current authority that we rely on under the National Transportation Act to approach the CTC for abandonment. However, lines are only removed when CTC authority is given.

Mr. Turner: Mr. Lawless, who does the repair work on the VIA diesels?

Mr. Lawless: Most of the repair work for diesels, both at line points and at back shops, is done by Canadian National. In some cases, and in a recent one we have with the LRCs operating in Montreal, VIA have rented a new facility there called the Cancar facility, and CN provides the labour under contract with VIA.

Mr. Turner: You have a contract with VIA. Now who enforces the contract?

Mr. Lawless: It is a mutually arranged contract between VIA and CN, and VIA would enforce the terms and conditions, and as with most contracts, we go to their specifications.

Mr. Turner: In my hand, sir, I have 21 work reports, September to October, which were booked by engineers. The work has never been done, they tell me, it has never been signed by the maintenance officer; now this is 21 days. Now can they explain that? If you have got a contract, why do your people not do the work?

Mr. Lawless: We do do the work that is required under the contract. I am not familiar with the situation that you are referring to, but if you would like to table, it we will certainly look at it and give you an indication of what the status of that particular situation is.

Mr. Turner: You are interested in safety, sir?

Mr. Lawless: Yes, sir.

Mr. Turner: Okay. I received a visit Sunday morning about 9.00 o'clock at my home: A young carman was giving us a number two air test in the van. When I talked to him about his job and the effort put forth by him to see that trains leave in the safest possible condition, this person proceeded to complain about the things he was told by his bosses to ignore. He would not go into detail as to what they were, but one is only left to guess.

[*Traduction*]

M. Turner: Monsieur Lawless, pouvez-vous me donner une idée du nombre d'accords qui restent en vigueur dans cette région, les accords entre les municipalités et la compagnie de chemin de fer? On a dit que la terre avait été cédée à la compagnie Grand Trunk. Une fois les rails posés, ils devaient rester là éternellement, à perpétuité. Qu'est-ce qui vous autorise à arracher les rails? Apparemment, il y a des accords en vigueur dans toute cette région.

M. Lawless: Chaque fois que nous arrachons des rails, c'est que la Commission canadienne des transports nous y a autorisés. Je ne sais pas s'il y a conflit entre les accords signés entre la compagnie Grand Trunk et les municipalités et le pouvoir que nous tenons aujourd'hui de la Loi nationale sur les transports de demander à la CTC le droit d'abandonner certaines voies. Toutefois, nous n'arrachons les voies que lorsque la CTC nous y autorise.

M. Turner: Monsieur Lawless, qui répare les locomotives diesel de VIA?

M. Lawless: La plupart des travaux de réparation des diesels, à la fois dans les postes de réparation sur les voies et dans les ateliers sont effectués par le Canadien National. Dans certains cas, et cela s'est produit récemment pour un train LRC à Montréal, VIA a loué de nouvelles installations, les ateliers Cancar, et c'est le CN qui fournit la main-d'oeuvre en vertu d'un contrat avec VIA.

M. Turner: Vous avez un contrat avec VIA; qui s'assure que ce contrat est bien respecté?

M. Lawless: C'est un contrat entre VIA et le CN et c'est VIA qui s'assure que les stipulations sont bien respectées et, comme dans la plupart des contrats, nous suivons leurs spécifications.

M. Turner: Monsieur, j'ai sous les yeux 21 rapports de travaux qui s'étalent de septembre à octobre et qui ont été commandés par des ingénieurs. Ceux-ci me disent que les travaux n'ont jamais été effectués, que le responsable de l'entretien n'a jamais signé ces papiers. Comment pouvez-vous expliquer cela? Si vous avez un contrat, pourquoi vos employés n'effectuent-ils pas le travail?

M. Lawless: Nous effectuons les travaux qui sont prévus par le contrat. Je ne suis pas au courant de l'incident dont vous parlez, mais si vous voulez nous communiquer les documents, nous nous informerons et nous vous mettrons au courant de la situation.

M. Turner: Est-ce que vous vous occupez sécurité, monsieur?

M. Lawless: Oui, monsieur.

M. Turner: Bien. J'ai reçu cela dimanche matin vers 9 heures chez moi: un jeune responsable de wagon nous donnait un test de pression d'air nº 2. Je me suis mis à parler avec lui, en particulier de tout le travail qu'il faisait pour s'assurer que les trains partaient dans les conditions les plus sûres possible; il se mit à se plaindre de ce que son patron lui donnait l'ordre d'ignorer certaines choses. Il n'a pas voulu nous donner de détails, nous laissant libre de supposer ce que nous voulions.

[*Text*]

Here was a person who wanted to do the job to the best of his ability, but his superiors were suppressing this. It is also mentioned that the CTC has been absent from Southwestern Ontario area for quite a while.

Here is another item: The fact that a car boss is ripping off bad order cars slated to go to the rip track. Sorry, I cannot get a list of the items for which the cars were ripped for, but it looks real bad for the carmen doing the inspection. His ability is in question for ripping off the cars. It also raises the question of what is classed as a real safety item. I have been told some of the item cars are ripped for not . . . classed as defective safety appliance. So this office was worried. If the carman thought the car was okay, then we do not rip the car off, but when he does his boss thinks differently.

• 1050

Along the same line, what would you think if a member of the diesel shop staff made the statement: If you only knew what was going on in the shop and watched the way units were being sent out . . . ; that is all he would say. It does not add up. Here is a report that is not signed The man gives me this on Sunday. Are you interested in safety or are you not?

Mr. Lawless: I think it is a fact that we are interested in safety, and it is also a fact that Canadian National is among the top three, two or three, railroads in North America as far as safety is concerned. That record is available to anyone who wants to look at it. We consistently show up in the class-one railroads in North America as either number one, number two or number three. We are very proud of that record. It is very difficult for me to comment on a generalization like you are making. If you would like to give me the specifics about bosses telling employees to ignore safety, I would deal with it. However, I cannot deal with it on the basis that you are bringing forward. Also, I cannot comment on the suggestion that the CTC is absent from southwestern Ontario. I think we will have to ask the CTC about that.

Mr. Turner: Just ask them that, sir. As you know, Dr. LeClair, I think you are going to make a big move in London, Ontario; approximately 225 employees are going to be laid off, or shifted to some other terminal. As you are aware, we have a London auxiliary, which is the big hook which goes out direct. It is a 14-car special train used in the clean-up of train derailments. Your own officials say the London auxiliary is the best equipped auxiliary in the entire CNR system. Apparently you are going to take it from London and move it to Toronto, so this makes the auxiliary in Toronto; we are going to have to look after a territory which will cover from North Bay to Niagara Falls and Windsor to Belleville, and this is the most densely populated region in Canada, where approximately one-quarter of all Canadians live.

[*Translation*]

Voilà une personne qui veut faire son travail le mieux possible mais ses supérieurs l'en empêchent. On dit également que la CTC se désintéresse du sud-ouest de l'Ontario depuis un certain temps.

Voici un autre incident: un responsable de wagon décide de conserver un wagon qui devait être enlevé du service. Je ne peux pas vous donner la liste des raisons de réformer les wagons, mais ça ne donne pas bonne réputation aux inspecteurs. On se demande vraiment s'ils savent ce qu'ils doivent faire, on se demande ce qui est considéré comme un facteur de sécurité. On m'a dit que certains wagons étaient réformés parce qu'ils n'étaient pas . . . classés dans la catégorie des appareils défectueux. C'est ce qui explique que dans ce bureau on s'inquiétait de la situation; le responsable du wagon pensait que le wagon était en bon état et, dans ce cas, on n'aurait pas dû le réformer; mais justement, son chef a pensé le contraire.

Dans le même ordre d'idées, que pensez-vous d'un ouvrier d'un atelier de diesel qui dit: Si vous saviez ce qui se passe dans l'atelier, si vous voyiez dans quel état les wagons sont expédiés . . . C'est tout ce qu'il a accepté de dire. Ce n'est pas logique. Voici un rapport qui n'est pas signé et que cet homme m'a donné dimanche. Est-ce que la sécurité vous intéresse, oui ou non?

M. Lawless: Effectivement, la sécurité nous intéresse, mais il est vrai également que le Canadien National est parmi les deux ou trois premières compagnies de chemin de fer d'Amérique du Nord pour ce qui est de la sécurité. Quiconque s'y intéresse peut le vérifier facilement. Nous nous classons toujours parmi les chemins de fer de première catégorie en Amérique du Nord, nous sommes soit au premier rang, soit au deuxième soit au troisième rang. Nous sommes très fiers de ce palmarès. Il m'est très difficile de répondre à une telle généralisation. Si vous pouviez me donner des détails sur les chefs qui donnent à leurs employés l'ordre d'ignorer les règles de sécurité, je pourrais faire quelque chose. Mais de la façon dont vous vous y prenez, je ne peux rien faire. Je ne peux pas non plus vous répondre quand vous dites que la CTC se désintéresse du sud-ouest de l'Ontario. Je pense qu'il vaudrait mieux poser la question à la CTC.

M. Turner: Eh bien, posez-leur la question, monsieur. Comme vous le savez, monsieur LeClair, vous avez de grands projets pour la ville de London, Ontario. Environ 225 employés vont être mis à pied ou envoyés dans une autre gare. Comme vous le savez, nous avons une unité spéciale à London, car c'est la gare la plus centrale. C'est une unité spéciale de 14 wagons qui sert aux opérations de nettoyage en cas de déraillement. Vos employés le reconnaissent eux-mêmes, cette unité est la mieux équipée de tout le système du CN. Apparemment, vous avez l'intention de la déménager à Toronto, de baser cette unité à Toronto. Elle sera responsable d'un territoire qui va de North Bay aux chutes du Niagara, de Windsor à Belleville, et observez qu'il s'agit de la région où la population est la plus dense au Canada, une région où environ le quart des Canadiens vivent.

[*Texte*]

Now, why do you want to move it to Toronto? It does not make sense with 2.5 million living in southwestern Ontario, where we can send the hook within a short time to Sarnia, Niagara Falls, Fort Erie, Owen Sound, Windsor and if we have problems with passenger trains due to the fact that the speed of the auxiliary is 30 to 35 miles per hour, does it not make common sense to leave it at the focal point, which is London, Ontario?

Dr. LeClair: Mr. Chairman, there are two aspects to the question from Mr. Turner. I will deal with one and ask Mr. Lawless to deal specifically with the London auxiliary.

On the number of employees being relocated from London, I think the point is well taken. Unfortunately, in this there is a combination of activities CN Rail and activities by express, and it is unfortunate that the timing of both is at the same time and affecting the same locality. Because of this, and because we share your concerns, sir, I intend to go to London over the next few weeks, and try to see if there is anything we could do to soften the impact of these.

The jobs that you are referring to—the movements would happen over a five-year period in total. I would like to be involved in this personally, over the next few years, and perhaps there is something positive that can be done there. I share your concern on this one.

Mr. Lawless, with your permission, Mr. Chairman, will now answer the specific questions on the auxiliary.

Mr. Lawless: Mr. Chairman, I appreciate the hon. Member's comment that the London auxiliary is one of the best equipped and most efficient in the CN system, and that is probably one of the reasons for our safety record, where we are dealing with these things very expeditiously and appropriately. I cannot comment specifically on the reasons behind moving—and I cannot confirm—that the London auxiliary is moving to Toronto. However, if that decision has been taken or is being taken, it will certainly be in conjunction with the whole process of safety on our Ontario trackage. And I will be pleased to look into that situation specifically and get back to this committee, and specifically to Mr. Turner if he so desires, on that whole process; what is happening, why it is happening and what the impact will be.

• 1055

The Vice-Chairman: That completes your time, Mr. Turner.

Mr. Turner: Put me down for the second round.

The Vice-Chairman: Okay. I now call on Mr. McKnight. Mr. McKnight, I would point out that we have had the lead-off speaker for each party and now we are going to 10-minute allocations of time.

Mr. McKnight: Thank you, Mr. Chairman. I would just like to follow up on the jobs, in answer to questions put by Mr.

[*Traduction*]

Pourquoi déménager à Toronto? Avez 2.5 milions de personnes dans le sud-ouest de l'Ontario, avec la possibilité d'expédier très rapidement cette unité spéciale à Sarnia, aux chutes Niagara, à Fort Erié, à Owen Sound, à Windsor, s'il y a des problèmes avec les trains de voyageurs puisque la vitesse de l'unité auxiliaire est de 30 à 35 milles à l'heure, ça n'a aucun sens de ne pas la laisser à l'endroit le plus central, c'est-à-dire London, Ontario.

M. LeClair: Monsieur le président, il y a deux aspects dans la question de M. Turner. Je vais commencer par le premier et je demanderai à M. Lawless de donner des précisions au sujet de l'unité auxiliaire de London.

A propos des employés de London qui vont être réaffectés, votre observation est très valable. Malheureusement, on a décidé de regrouper certaines activités du CN et certaines opérations expresses, et il se trouve malheureusement que la réorganisation coïncide et qu'elle affecte la même localité. Toutefois, je partage vos préoccupations et j'ai l'intention de me rendre à London d'ici quelques semaines pour voir s'il ne serait pas possible d'adoucir les répercussions de cette réorganisation.

Les emplois dont vous parlez seraient réaffectés au cours d'une période de cinq ans. J'ai l'intention de m'en occuper personnellement d'ici quelques années, peut-être pourra-t-on trouver une solution positive. C'est une préoccupation que je partage.

Monsieur le président, avec votre permission, je vais demander à M. Lawless de répondre à la question sur l'unité auxiliaire.

M. Lawless: Monsieur le président, il est exact, comme l'honorable député l'a dit, que l'unité auxiliaire de London est l'une des mieux équipées et des plus efficaces du système du CN; c'est probablement à l'origine de notre record de sécurité en cas d'accident, cela nous permet d'agir très rapidement et très efficacement. Je ne peux pas vous parler des raisons qui justifient le déménagement, je ne peux d'ailleurs même pas vous confirmer que l'unité auxiliaire de London déménage à Toronto. Toutefois, si cette décision a été prise, ou bien si elle est en cours, elle fait sûrement partie de la réorganisation de notre réseau de sécurité sur les lignes ontariennes. J'étudierai ce problème et je communiquerai avec le Comité, plus précisément avec M. Turner s'il le désire, pour expliquer et justifier le processus et en évaluer les répercussions.

Le vice-président: Cela met fin à votre temps de parole, monsieur Turner.

M. Turner: Inscrivez mon nom pour le deuxième tour.

Le vice-président: D'accord. Je donne maintenant la parole à M. McKnight. Monsieur McKnight, j'aimerais souligner que les premiers intervenants de chacun des partis ont eu leur tour et que vous avez maintenant 10 minutes pour poser vos questions.

M. McKnight: Merci, monsieur le président. J'aimerais revenir sur la question des emplois, qu'a soulevée M. Mazan-

[*Text*]

Mazankowski. Mr. Lawless, I understood you to say that some 4,000 additional person-years used in construction were contemplated by CN. Was that correct?

Mr. Lawless: In that area. Based on the activity we have forecast for the construction year that is now coming up, we are thinking in those kinds of terms.

Mr. McKnight: Would it be fair to say that we could assume the 4,000 jobs would carry out through the 10-year period that you referred to?

Mr. Lawless: As I mentioned earlier, we have an expansion plan for our plant which is in two 5-year increments. We have indicated what that will look like over these two 5-year increments. But each year we do reassess specifically and precisely what we are going to do for the following year. Sometimes, of necessity, expansion or construction plans are revised; in some situations we might decide to add a year. Hopefully, if traffic continues to build as it is now, that timing will be even shorter.

Mr. McKnight: If we assume that the 4,000 person-years are jobs, rather than differentiate between those two, you said from March to November basically would be the construction period during which those people would be employed. CPR has told us that about 2,900 person-years would be used in their construction projects. If we reduce those to an 8-month period in each year, Mr. Lawless, we come out with a total for the two railroads of 5,500 person-years per year. If you multiply that by 10, you get 55,000 person-years. And taking the generous figure that you used as a multiplier . . . you said two-and-a-half to three—if we used three, Mr. Lawless, we come out with 165,000 person-years over the 10-year period. Is that closer to being the fact or is the 375,000 person-years the Minister has been referring to, and you yourself have referred to over a period of time? Which one of those figures is the most accurate?

Mr. Lawless: I can only really comment, Mr. McKnight, on the Canadian National situation. As we understand the multiplier effect, we have not done the multiplier effect in CN; that has been done by government officers. I cannot comment on the Canadian Pacific person-years. I can, however, indicate to you, in as clear terms as possible, that we are expecting, as a result of the activity we are undertaking, that we will augment our workforce by the numbers I have suggested—something like 4,000 . . . and that would be a continuing process, providing we stay at that level, or an increased level, or a lower level, if you want, in that timeframe.

Mr. McKnight: Then let us just confine our thoughts to CN. Based on what you and I have just discussed, if we use only CN figures, we are looking at 90,000 over the next 10-year period. And you said that with your multiplier, this is what you people have accepted from government officials—two and a half to three times—if we all accept we are at 90,000 person-years over the next 10-year period, that seems to me to be acceptable, using your numbers.

[*Translation*]

kowski. Monsieur Lawless, j'ai cru vous entendre dire que le CN envisage d'employer quelque 4,000 années-personnes supplémentaires pour la construction. Ai-je bien compris?

M. Lawless: Dans ce domaine. D'après les activités prévues pour la période de construction qui va commencer bientôt, ce sont les chiffres que nous envisageons.

M. McKnight: Peut-on dire que l'on peut supposer que ces 4,000 emplois s'échelonneront sur les 10 années auxquelles vous avez fait allusion?

M. Lawless: Comme je le disais précédemment, nous avons un projet d'agrandissement de notre installation qui se déroulera selon deux plans quinquennaux. Nous avons déjà donné les résultats escomptés de ces deux plans quinquennaux. Cependant, chaque année, nous réévaluons précisément les travaux à entreprendre pour l'année suivante. Il arrive parfois que nous devions réviser nos projets d'expansion ou de construction; dans certains cas, nous devons retarder d'un an. Avec un peu de chance, si le trafic continue d'augmenter comme il le fait maintenant, les délais seront racourcis.

M. McKnight: Si nous supposons que ces 4,000 années-personnes constituent en fait des emplois, si nous arrêtons de faire la différence entre les deux, vous avez dit qu'essentiellement la période de construction, donc la période d'emploi, s'étalerait de mars à novembre. Les chemins de fer CP nous ont dit qu'environ 2,900 années-personnes seraient utilisées dans leurs projets de construction. Or, si nous calculons cela sur une période de huit mois par année, cela nous donne, pour les deux compagnies de chemin de fer, un total de 5,500 années-personnes par année. Multiplier par 10, monsieur Lawless, et l'on obtient 55,000 années-personnes. Si nous appliquons maintenant l'effet plutôt généreux de multiplication que vous nous avez donné, deux et demi ou trois, cela nous donne 165,000 années-personnes pour 10 ans. Quel chiffre est le plus vrai, les 165,000 années-personnes ou les 375,000 années-personnes auxquelles a fait allusion le ministre et auxquelles vous également avez fait allusion? Lequel de ces chiffres est le plus précis?

M. Lawless: Monsieur McKnight, je ne peux répondre que pour le Canadien National. Le facteur de multiplication n'a pas été calculé par le CN; ce sont plutôt les fonctionnaires qui l'ont calculé. Je ne peux rien dire du nombre d'années-personnes au Canadien Pacifique. Je peux cependant vous dire aussi clairement que possible qu'à la suite des travaux que nous entreprenons, nous prévoyons augmenter notre main-d'oeuvre de près de 4,000 années-personnes; il s'agira d'un processus continu, à la condition que nous nous maintenions à ce niVeau, ou que nous l'augmentions ou que nous nous ajustions d'une façon ou d'une autre pendant cette période.

M. McKnight: Dans ce cas, tenons-nous en au CN. D'après ce que nous venons de dire, si nous n'appliquons que les chiffres du CN, nous aurons quelque 90,000 emplois pour les 10 prochaines années. Cela bien sûr grâce à l'effet de multiplication, effet que vous avez accepté des fonctionnaires, 2.5 à 3, si nous acceptons cela, nous aurons 90,000 années-personnes pour les 10 prochaines années; cela me semble acceptable d'après vos chiffres.

[*Texte*]

Mr. Lawless: The multiplier effect may be larger than the one I am suggesting.

Mr. McKnight: Or it may be lower, too.

Mr. Lawless: It may be. But I understand it is in that neighbourhood. It may even be three and a half to four. But those numbers have been . . .

Mr. McKnight: Our figures said two and a half to three, Mr. Lawless; is it two and a half to three or is it three and a half to four?

• 1100

Mr. Lawless: As I mentioned before, that is my recollection of the numbers. We have not done those numbers ourselves, nor have we quoted them as numbers we have developed. We have quoted or used numbers that have been developed by the appropriate people in government.

Mr. McKnight: Accepting that you used the numbers proposed by appropriate people, whomever they may be, would you accept the figure of 90,000 person-years of employment over the next 10-year period generated from the activity of Canadian National?

Mr. Lawless: I have not done the mathematics, but we are talking about 4,000, in that neighbourhood, for CN, whatever that comes out to.

Mr. McKnight: Let us run through the figures again: 4,000 for CN. But you have just said that from March to November are the basic construction times, so let us cut that to 3,000, multiply it by 10 and then multiply it by 3 as a multiplier effect. We are still only 90,000 person-years generated over a 10-year period by the activity of CN. Can we agree on that?

Mr. Lawless: Those mathematics sound right.

Mr. McKnight: Then if we agree on that—and you must have had discussions with the appropriate people, whomever they may be—where did the 375,000 person-years come from that the Minister of Transport has told us will be generated by the activity over the next 10 years?

Mr. Lawless: I cannot really comment on the Minister of Transport's figures, but I do know that these are the figures we had been using for our own employment, associated with the plans we have made.

Mr. McKnight: I cannot ask you if you agree with the 375,000 person-years, but if you agree with the number of 90,000 person-years, it means that Canadian Pacific is certainly going to generate much more activity than CN, and that, according to the information we have, is not likely. CP has told us that they will have about 3,000 person-years generating additional work. Therefore, if the 375,000 is a figure, and CN's figure is 90,000, there is a discrepancy of some 285,000 person-years somewhere along the line.

Mr. Lawless: If it would be more helpful to the chairman, we would be prepared to look at the numbers that we have indicated in the past and be as specific as we can in the time period we are talking about, having in mind that these are

[*Traduction*]

M. Lawless: L'effet de multiplication pourrait être plus fort que ce que j'ai dit.

M. McKnight: Il pourrait être également inférieur.

M. Lawless: En effet. Mais je crois qu'il est à peu près exact. Il pourrait même être de 3.5 à 4. Mais ces chiffres ont été . . .

M. McKnight: Dans notre documentation, nous lisons 2.5 à 3, monsieur Lawless; est-ce 2.5 à 3 ou est-ce 3.5 à 4?

M. Lawless: Comme je le disais précédemment, tels sont les chiffres dont je me souviens. Nous n'avons pas fait ces calculs nous-mêmes, et nous n'avons pas prétendu l'avoir fait. Nous avons donné des chiffres qui ont été calculés par des fonctionnaires.

M. McKnight: Étant donné que vous citez des chiffres présentés par les fonctionnaires, pouvez-vous accepter le chiffre de 90,000 années-personnes pour les 10 prochaines années, grâce aux travaux du Canadien National?

M. Lawless: Je n'ai pas fait les calculs, mais nous envisageons 4,000 personnes par année, dans cet ordre-là, pour le CN.

M. McKnight: Refaisons le calcul: 4,000 pour le CN. Vous avez dit que les mois de construction s'étendent de mars à novembre; nous ramenons donc à 3,000, nous multiplions par 10 et ensuite nous appliquons l'effet de multiplication de 3. Nous n'en sommes encore qu'à 90,000 années-personnes sur 10 ans dû aux travaux du CN. Sommes-nous d'accord?

M. Lawless: Vos calculs me semblent exacts.

M. McKnight: Donc, si nous sommes d'accord, et vous avez dû en discuter avec les personnes intéressées, où le ministre des Transports est-il allé chercher ce chiffre de 375,000 années-personnes pour les travaux qui seront effectués dans la prochaine décennie?

M. Lawless: Je ne peux vraiment pas parler des chiffres que donne le ministre des Transports; cependant, les chiffres que vous avez donnés sont ceux que nous avons utilisés pour nos prévisions, d'après les projets que nous avons.

M. McKnight: Je ne peux pas vous demander de confirmer ce chiffre de 375,000 années-personnes, mais si vous acceptez pour le CN 90,000 années-personnes, cela signifie que le Canadien Pacifique fera beaucoup plus de travaux que le CN et d'après les renseignements que nous avons, c'est peu probable. Le CP nous a dit qu'il aura du travail supplémentaire pour environ 3,000 années-personnes. Par conséquent, il y a d'une part les 375,000 années-personnes du ministre, les 90,000 années-personnes du CN et il manque quelque part 285,000 années-personnes.

M. Lawless: Si cela peut contribuer aux travaux du Comité, nous sommes prêts à étudier nos chiffres, ceux que nous venons de donner et à dresser un tableau temporel, étant entendu qu'il s'agit de prévisions fondées sur la planification qui doit être

[*Text*]

estimates based on planning, if you will, that is firmed up each year. We would be very pleased to give our estimates of those numbers. That is my recollection at the moment, though.

Mr. McKnight: Mr. Chairman, I think that would be most helpful to the committee if CN could table those numbers . . .

The Vice-Chairman: And forward them to the clerk.

Mr. McKnight: —and forward them at the earliest possible convenience.

Mr. Lawless: Mr. Chairman, I would also like to make it clear that we will be tabling CN numbers only. I cannot comment on CP; nor can I comment on the multiplier effect other than what we have been told.

The Vice-Chairman: That is fine.

Mr. McKnight: That would be very much appreciated, Mr. Chairman. You will be doing that in your two five-year segments, through you, Mr. Chairman, to Mr. Lawless?

Mr. Lawless: Yes, I think we could do it that way.

The Vice-Chairman: We will expect then that that will be forwarded to the clerk when it is ready for the members, as quickly as possible.

Mr. McKnight: Could we just ask when the due time Mr. Lawless would consider he would be able to forward those figures?

Mr. Lawless: Those figures are basically available in our statistical back-up now, and when we get back to Montreal we will have a look at them. We should be able to get them to you in the next few days.

The Vice-Chairman: Thank you. One last question, Mr. McKnight.

Mr. McKnight: My last question?

The Vice-Chairman: Yes, time goes very quickly.

Mr. McKnight: Oh, it certainly does; it certainly does, when you are having fun.

I guess two questions rolled into one is usual for a final question, Mr. Chairman. Mr. LeClair mentioned that Mr. Kirby had left the employment of CNR. Does Mr. Kirby still serve on the directorship of the CNR?

Dr. LeClair: Mr. Chairman, Mr. Kirby has resigned as an officer and as a director of those two or three subsidiaries of CN of which he was a board member, effective, if my memory serves me right, January 15, which was the day before his appointment to the Senate.

Mr. McKnight: One question to Mr. LeClair, through you, Mr. Chairman. I noticed the press reports of your international travel, including the International World Thinkers' Conference in Davos. Could you tell us whether you were there as president of CN, the results of that conference, and your input into it on behalf of your corporation?

[*Translation*]

révisée chaque année. Nous sommes certainement disposés à vous transmettre nos prévisions. Cependant, tel est mon souvenir à l'heure actuelle.

M. McKnight: Monsieur le président, le Comité profiterait certainement de ce que le CN dépose ces chiffres . . .

Le vice-président: Auprès du greffier.

M. McKnight: . . . et nous les envoie le plus rapidement possible.

M. Lawless: Monsieur le président, je tiens à souligner que nous ne présenterons que les chiffres touchant le CN. Je ne peux pas parler au nom du CP; je ne peux pas non plus faire d'observations sur l'effet de multiplication, à part ce que nous avons appris.

Le vice-président: D'accord.

M. McKnight: Cela nous serait très utile, monsieur le président. Cependant, monsieur Lawless, par l'entremise du président, vous ferez cela pour deux plans quinquennaux?

M. Lawless: Oui, je crois qu'on peut les présenter de cette façon.

Le vice-président: Donc, ces renseignements seront transmis au greffier qui les remettra aux députés, le plus rapidement possible.

M. McKnight: Pourrions-nous demander à M. Lawless à quel moment il pense pouvoir nous communiquer ces chiffres?

M. Lawless: Nous avons ces chiffres dans nos données statistiques; lorsque nous reviendrons à Montréal, nous consulterons nos livres et vous devriez les recevoir d'ici quelques jours.

Le vice-président: Merci. Une dernière question, monsieur McKnight.

M. McKnight: Ma dernière question?

Le vice-président: Oui, le temps file.

M. McKnight: Certes, le temps passe vite lorsqu'on s'amuse.

Monsieur le président, je ferai d'une pierre deux coups dans ma dernière question. M. LeClair a dit que M. Kirby avait quitté son emploi au CN. M. Kirby est-il encore au conseil d'administration de la compagnie ferroviaire du CN?

M. LeClair: Monsieur le président, M. Kirby a démissionné en tant que dirigeant et membre du conseil d'administration de ces deux ou trois filiales du CN auxquelles il siégeait. Si j'ai bonne mémoire, sa démission date du 15 janvier, le jour précédant sa nomination au Sénat.

M. McKnight: Une autre question à M. LeClair, par votre entremise, monsieur le président. Les journalistes ont fait état de vos voyages à l'étranger, y compris votre voyage au Colloque international de Davos. Pourriez-vous nous dire si vous avez assisté à cette conférence en tant que président du CN, quels ont été les résultats de cette conférence et quel a été votre rôle en tant que représentant de votre société?

[*Texte*]

• 1105

Dr. LeClair: Mr. Chairman, I was invited to go to that conference by Mr. MacEachen, who was leading the Canadian delegation. The Davos symposium is held by the European Management Forum once a year. This year two countries, Canada and Malaysia, were the so-called featured countries, and because of this . . .

Mr. McKnight: How did we stack up?

Dr. LeClair: Very well. I am coming to that in a second.

My first question was: What was the common denominator in those two countries? I am told it was strictly a question of geography.

There were some 700 to 800 participants in Davos. I was there at the invitation of the Secretary of State for External Affairs, and so were approximately 19 to 20 other presidents or chief executive officers of Canadian companies; to give you a feel, Mr. Mulholland from the Bank of Montreal, Mr. Frazee from the Royal Bank, Mr. Harrison from the Canadian Imperial Bank of Commerce, Mr. de Grandpré, Mr. Paul Martin. There were approximately 20. That list is public knowledge. But we were there as individuals representing the company of which we are part, so I was there representing Canadian National.

As to what I did there, the first purpose was to learn a lot. The purpose was to try to establish contacts with world businessmen. I had five such contacts with people who were interested in what we were doing, who either wanted to sell to us or be our customers.

Our interest was mostly that of CANAC, our international consulting firm. This is perhaps not as well known as it should be, but in the last 10 years CANAC has had some 300 projects in 50 different countries. At this moment, for example, we are in the process of doing a feasibility study for the Chinese railway in terms of computerizing all their railway, which is in great need of this. Should we ever land this contract, it has fantastic possibilities.

More specifically, I was a member of three seminars where I had to make a joint presentation with other members of the Canadian delegation.

All in all, although the investment in time was costly—it takes a while to get there and back and so forth—I think it was well worth while.

The Vice-Chairman: Thank you very much.

Mr. McKnight: Put me down on the second round, please, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: Yes, sir. I now call on Mr. Harquail. Mr. Harquail, please.

Mr. Harquail: Thank you, Mr. Chairman.

Obviously, with that report we will not have to raise again that question about trips abroad in the 1983 or 1984 report. But coming back to Canada, Mr. Chairman, there is one short question I would like to ask, and then I want to go to other

[*Traduction*]

M. LeClair: Monsieur le président, j'ai été invité à participer à ce colloque par M. MacEachen, qui dirigeait la délégation canadienne. Le forum européen de gestion organise le colloque Davos tous les ans. Cette année, deux pays, le Canada et le Malaysia, étaient les pays vedettes, et à cause de cela . . .

M. McKnight: Comment nous sommes-nous défendus?

M. LeClair: Très bien. J'y viens dans un instant.

Ma première question a été de savoir quel était le dénominateur commun entre ces deux pays. On me dit qu'il s'agissait d'une simple question de géographie.

Il y avait quelque 700 à 800 participants à Davos. J'y ai été invité par le secrétaire d'État aux Affaires extérieures, tout comme 19 ou 20 autres présidents ou directeurs généraux d'entreprises canadiennes; par exemple, M. Mulholland de la Banque de Montréal, M. Frazee de la Banque Royale, M. Harrison de la Banque Canadienne Impériale de Commerce, M. de Grandpré, M. Paul Martin. Nous étions environ 20. La liste est d'ailleurs du domaine public. Nous étions là en tant que représentants de notre compagnie, je représentais donc le Canadien National.

Quant à savoir ce que j'ai fait là-bas, j'y allais d'abord pour apprendre des choses. Il s'agissait d'établir des contacts avec les hommes d'affaires du monde. Je peux vous dire que j'ai eu cinq rencontres avec des personnes qui étaient intéressées à notre travail, qui voudraient soit nous vendre de la marchandise ou devenir nos clients.

Nous nous sommes surtout intéressés à la CANAC, notre société internationale d'experts-conseils. On ne l'a peut-être pas suffisamment dit, mais depuis 10 ans, la CANAC a mené à bien quelque 300 projets dans 50 pays différents. À l'heure actuelle, par exemple, nous effectuons une étude de faisabilité pour les chemins de fer chinois qui veulent informatiser leurs chemins de fer, qui en ont grand besoin. Si jamais nous réussissons à avoir ce contrat, les possibilités seront immenses.

Plus particulièrement, j'ai participé à trois séminaires où j'ai présenté une communication avec d'autres membres de la délégation canadienne.

Dans l'ensemble, compte tenu du temps que cela représente, les déplacements sont longs, ma participation m'a semblé utile.

Le vice-président: Merci beaucoup.

M. McKnight: S'il vous plaît, monsieur le président, inscrivez mon nom pour le deuxième tour.

Le vice-président: Oui, monsieur. Je donne maintenant la parole à M. Harquail. Monsieur Harquail, c'est à vous.

M. Harquail: Merci, monsieur le président.

Compte tenu de la réponse que nous venons d'avoir, nous n'aurons pas à revenir encore une fois sur le sujet des voyages à l'étranger pour le rapport de 1983 ou de 1984. Pour en revenir cependant au Canada, monsieur le président, j'aimerais poser

[*Text*]

questions to Mr. Lawless. But I have just one quick question: Did your corporation appear before the task force on pensions?

Dr. LeClair: Yes. I think Mr. Masse can give you the basic details.

Mr. Masse: Yes, we did.

Mr. Harquail: Oh, that is fine. I just wanted to get the point clarified that you did appear before the task force on pensions. Thank you.

Now, with respect to safety, Mr. Chairman, through you to Mr. Lawless, since that disaster which occurred at Mississauga and other incidents which have occurred since then, could you talk a bit about what sort of emergency plan is in place within your corporation now for such derailments where dangerous goods are being transported? I know in the Atlantic area . . . Indeed, in my own constituency we had a spill last year involving CIL chemicals, and while I am not going to say here it was not handled properly, there seems to be an awful lot of confusion out there with the public, when this type of incident occurs, with regard to emergency planning organizations within the province, the mayors, the various representatives and officials who have direct responsibility to the people to keep them posted and advised.

I am wondering if there is a uniform plan within your corporation such as is given out at the headquarters for emergency planning just outside of Ottawa here, so that when such a derailment occurs there is immediately a plan for experts to be brought in to deal with this in terms of dealing with the public, so there is a minimum of fear throughout a given community.

• 1110

Mr. Lawless: Mr. Chairman, as the honorable member mentions, the handling of dangerous commodities has been in the forefront since that accident which happened on the other railway. We have spent a lot of time since then doing many things, and I would like to relate some of them to help you understand the situation as it presently exists.

Since then, there has been an order from the CTC that by 1987 the railways must have 75% of their fleet equipped with roller bearings, which the CTC considers to be a much safer bearing, one that helps eliminate burned-off journals and that sort of thing. We are well on the way to achieving that objective; we expect to achieve it by 1987. In addition to that, we have been installing what we call hot-box detectors all across our system. They have the effect of inspecting trains prior to entering some of our major population centres, and we call this gateway inspection. Our hot-box detection program is well on schedule; we are installing a great number every year, and we expect to have the whole system finalized in the next couple of years. In addition to the gateway inspections, of course, we are putting hot-box detectors all across the system—Atlantic Canada, Quebec, Ontario and indeed,

[*Translation*]

une courte question; j'ai ensuite d'autres sujets pour M. Lawless. Voici ma toute petite première question: votre société est-elle venue témoigner devant le groupe de travail sur les pensions?

M. LeClair: Oui. M. Masse peut vous donner les détails.

M. Masse: Oui, nous sommes allés témoigner.

M. Harquail: Oh, bravo. Je voulais simplement m'assurer que votre société était venue témoigner au groupe de travail sur les pensions. Merci.

Passons maintenant au sujet de la sécurité, monsieur le président. Depuis l'accident de Mississauga et compte tenu des autres qui sont survenus depuis, pourriez-vous nous parler des plans d'urgence que vous avez adoptés dans votre société pour les déraillements de train transportant des marchandises dangereuses? Je sais que dans la région de l'Atlantique; de fait, dans ma circonscription, l'année dernière il y a eu un déversement de produits chimiques da la compagnie C.I.L.; je ne suis pas prêt à dire ici qu'on y a mal remédié, mais il semble qu'il y a une grande confusion chez le public lorsque ce genre d'accident survient; il me semble qu'il y a beaucoup de confusion entre les organismes de planification d'urgence provinciaux, les maires, les différents représentants et fonctionnaires qui doivent informer et conseiller le public.

J'aimerais savoir si vous avez dans votre société un plan uniforme semblable à ce qu'offre l'organisation de planification des mesures d'urgence à l'extérieur d'Ottawa; ce qui permet, lorsqu'il y a déraillement, le recours à un plan que les experts peuvent consulter pour calmer le plus possible le public, pour que le sentiment de crainte ne fasse pas boule de neige dans une collectivité donnée.

M. Lawless: Monsieur le président, comme le dit l'honorable député, la manutention des marchandises dangereuses est présente à tous les esprits depuis cet accident qui est survenu à l'autre compagnie de chemin de fer. Nous avons depuis lors consacré beaucoup de temps à ce sujet et j'aimerais maintenant vous faire état de certaines mesures que nous avons adoptées afin que vous puissiez mieux comprendre la situation telle qu'elle existe.

Depuis cet accident, la C.C.T. a ordonné que d'ici 1987, les compagnies de chemin de fer doivent avoir équipé 75 p. 100 de leur matériel de roulements à rouleaux qui, aux yeux de la C.C.T., sont beaucoup plus sécuritaires, qui permettent d'éliminer bien des problèmes. Notre programme d'installation se déroule bien et nous devrions avoir terminé en 1987. Par ailleurs, nous avons installé des détecteurs de boîte chaude partout sur le réseau. Ces détecteurs permettent d'inspecter les trains avant que ceux-ci n'entrent dans certains grands centres de population; il s'agit d'une inspection au point d'échange. Notre programme d'installation de détecteurs de boîte chaude est mené rondement; nous en installons beaucoup chaque année et d'ici deux ans, nous devrions avoir terminé l'installation. En plus des inspections au point d'échange, nous installons de ces détecteurs partout sur le réseau, dans les provinces

[*Texte*]

western Canada. In addition to that we have what we call mobile command posts now available in the three areas of the country—east, centre and west. These are for an emergency response, to be set up when we do have a derailment. For instance, they can communicate with all the chemical companies when we need expert advice on the type of chemicals that might be involved and how to deal with that situation. In addition to that, we now have emergency-response vehicles in every community in Canada for the same type of purpose. I cannot give you the exact number, but we have undertaken virtually hundreds of seminars with fire departments, police departments, provincial authorities and local municipalities in which we are educating them on how we deal with dangerous commodities on our trains and what to do in case of accident. At our control centres in Montreal and the regional control centres, we have a direct line into the major chemical companies, like Dow and others, where we can get instant information on how to deal with these chemical spills. Of course, they are available to come on-site to assist us in these programs. So there are major programs underway; we are very satisfied that we have most safety precautions in place. In addition to that, there has been quite a lot of training going on with our own people with respect to how to handle these, how to marshal the trains properly and how to deal with spills when they happen. So there has been a lot of activity since the Mississauga accident that you referred to.

Mr. Harquail: Thank you.

Mr. Chairman, you mentioned equipment. I am curious about employment opportunities in the Atlantic area. My friend from the west was inquiring about new cars and new equipment. What is the status of orders in the Atlantic area for construction of all modes of cars, whether they are hopper or other types, as we go into 1984/1985? Are there going to be substantial orders which will effect the employment picture in the Atlantic area in a positive way?

Mr. Lawless: You are making reference to the car billing industry, which is having a very, very tough time right now across Canada. That reflects the lack of orders they have received from both railways over the last little while. The major activity taking place at the moment is concerned with the grain cars that the government will be providing this year and next, when I think they have about 2,500 cars to build. I am confident at the moment, if we go by the past, that Atlantic Canada will receive at least some of those orders. This is a decision that the government has to make, mind you, but their practice has been to spread these orders to the car plants in Quebec, Nova Scotia and Hamilton.

• 1115

There will be some additional equipment bought this year and next, but not a great deal. There is a glut of equipment all over North America at the moment. A great building program took place early in the 1980s and the late 1970s and, as a result of the mergers in the United States, there are not only

[*Traduction*]

de l'Atlantique, au Québec, en Ontario et bien sûr dans l'Ouest. Par ailleurs, nous avons également des postes de commandement mobiles dans trois régions du pays, l'Est, le Centre et l'Ouest. Ces postes servent de centres d'urgence lors d'un déraillement. Par exemple, on peut de ces postes communiquer avec toutes les compagnies de produits chimiques lorsque nous avons besoin de conseils sur les produits qui peuvent être déversés et sur les mesures à prendre. En outre, nous avons maintenant dans chaque collectivité canadienne des véhicules d'urgence qui servent en cas de déraillement. Je ne peux pas vous dire combien mais nous avons mené des centaines de colloques avec les services d'incendie, de police, avec les autorités provinciales et locales, au cours desquels nous leur enseignons les façons de procéder en cas d'accident lorsque nos trains transportent des marchandises dangereuses. À nos centres de contrôle de Montréal et des régions, nous avons des lignes directes avec les principales compagnies de produits chimiques, par exemple Dow, où nous pouvons obtenir instantanément des renseignements sur les déversements chimiques. Bien sûr, des représentants des compagnies peuvent également venir sur place nous aider à circonscrire les dégâts. Ce sont là les principaux programmes que nous avons mis en place. Nous sommes sûrs d'avoir pris toutes les mesures de sécurité nécessaires. Par ailleurs, nous avons veillé à la formation de nos employés sur la manutention des marchandises dangereuses, sur l'organisation des trains et sur la réaction à avoir lors de déversements. Donc, nous nous sommes beaucoup affairés depuis l'accident de Mississauga.

M. Harquail: Merci.

Monsieur le président, vous avez parlé de matériel. Je m'intéresse aux perspectives d'emplois dans la région de l'Atlantique. Mon collègue de l'Ouest a posé des questions au sujet des nouveaux wagons et du nouveau matériel. Qu'en est-il des commandes dans la région de l'Atlantique pour toutes sortes de wagons, des wagons-trémies entre autres, pour 1984-1985? Des commandes importantes seront-elles placées, ce qui pourrait alléger un peu le fardeau du chômage dans les provinces de l'Atlantique?

M. Lawless: Vous faites allusion à l'industrie de construction des wagons qui traverse une passe très difficile à l'heure actuelle au pays. Cette baisse des activités dans l'industrie est due au manque de commandes reçues des deux compagnies de chemin de fer depuis quelque temps. Les principales activités actuelles portent sur les 2,500 wagons céréaliers que le gouvernement fournira cette année et l'année prochaine. Me reportant à nos antécédents, je suis certain que la région de l'Atlantique en recevra au moins une partie. Evidemment, c'est au gouvernement qu'il revient de prendre une telle décision, mais il a l'habitude de répartir les commandes entre les usines du Québec, de la Nouvelle-Écosse et de Hamilton.

On achètera quelques pièces de matériel cette année et l'année prochaine, mais pas plus. En effet, il y a un excédent de matériel partout en Amérique du Nord. Cela tient aux programmes de fabrication qui furent mis en oeuvre au début des années 80 et à la fin des années 70 mais en raison des

[*Text*]

locomotives but a lot of cars available and we are finding that our demand can be met without any massive purchases.

As far as locomotives are concerned, in 1984 CN will be buying 40. As far as cars are concerned, I cannot give you the exact number but I think there is about $50 million of equipment to be bought in total, in various types of cars, but they are not massive orders, such as we saw in the late 1970s and the earlier 1980s.

Mr. Harquail: Thank you very much. On the question of performance in the Atlantic area again . . . I remember one time before when I asked you who was replacing the then Atlantic VP— I want to say that, from a personal point of view, I am very satisfied with Mr. Messenger. Also, though, I would profit from the occasion by hearing from you on the stabilization of the jobs that exist, especially in what used to be called the Chaleur area in northern New Brunswick. You know that over the last two years there was much concern expressed to your headquarters after we went through the CN Express thing. Perhaps you could comment on how that is working now, the new approach to the operation of CN Express and, in a general way, the stabilization of existing jobs in what was called the Chaleur area, and how the situation is, going into 1984 and 1985, in the Atlantic region, how you see it.

Mr. Lawless: I could comment, I think, generally on the employment situation. We are continuing with the programs that we introduced over the last few years with respect to consolidation, whether dispatching or train control activities, Servo-centre activities. I do not see any massive change in the employment levels. However, it is a fact that we will be continuing to reflect employment levels based on the traffic offerings that are there. There are some further consolidations to take place. I cannot speak specifically about the Chaleur area, but I would certainly be happy to put you in contact with Mr. Messenger so that he could outline the plans, if you want, for 1984 and, indeed, 1985.

As far as express is concerned, Mr. Franklin, I think, could give you a specific update on where we are with that.

Mr. Harquail: Perhaps, Mr. Chairman, before you go to Mr. Franklin, I will just take you up on something and mention that last year Mr. Messenger and I talked about meeting with you in the Atlantic area, about a visit to the northern area of New Brunswick. Perhaps we could go into all those things—the safety question and the operations as they exist now and will in the future—when you come down on this proposed visit.

Mr. Lawless: I would be pleased to do that, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: Your time is up, but we will allow Mr. Franklin to reply, or give a bit more information on it.

Mr. Franklin: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Harquail, I gave an update generally about express, but, in that area of the

[*Translation*]

fusionnements qui ont eu lieu aux États-Unis, non seulement il y a des locomotives, mais également beaucoup de wagons, ce qui nous permet d'obtenir ce dont nous avons besoin sans faire d'achats très importants.

Pour ce qui est des locomotives, le CN en achètera 40 en 1984. J'ignore combien de wagons on achètera mais je crois qu'au total, on est censé dépenser 50 millions de dollars en matériel, mais cela ne représente pas des achats aussi considérables que ceux que nous avons effectués à la fin des années 70 et au début des années 80.

M. Harquail: Merci beaucoup. J'aimerais maintenant revenir sur la question du rendement dans la région de l'Atlantique. Je vous ai déjà demandé qui remplaçait le vice-président pour la région de l'Atlantique et à ce propos, je tiens à préciser que je suis très satisfait des états de service de M. Messenger. J'aimerais cependant que vous me parliez de la stabilisation des postes existants, particulièrement dans ce qu'on appelait autrefois la région de la baie des Chaleurs située au nord du Nouveau-Brunswick. Vous n'ignorez sans doute pas qu'au cours des deux dernières années, on a fait savoir au siège social qu'on était très inquiet dans la région, après la question de l'Express du CN. Pouvez-vous nous dire comment se passent les choses maintenant, comment on envisage la question de l'Express du CN et ce qu'on pense du maintien des postes dans la région de la baie des Chaleurs. J'aimerais enfin que vous nous disiez comment les choses évolueront, d'après vous, dans la région de l'Atlantique, en 1984 et 1985.

M. Lawless: Je crois pouvoir faire des observations générales sur la situation de l'emploi. À cet égard, nous maintenons les programmes de regroupement, que ce soit dans le domaine de la répartition ou de la surveillance des activités ferroviaires, ou encore des activités de services liés aux centres. Je ne crois pas que nous assisterons à une évolution très sensible des niveaux d'emploi. Toutefois, notre situation continuera à se ressentir des niveaux liés au trafic ferroviaire. Par ailleurs, on envisage d'autres regroupements. Je ne suis pas en mesure de parler de la baie des Chaleurs de façon précise, mais je vous mettrai volontiers en contact avec M. Messenger afin qu'il vous communique les plans de 1984 et de 1985, si vous le voulez.

Pour ce qui est de l'Express, je crois que M. Franklin pourra vous fournir les données à jour.

M. Harquail: Monsieur le président, avant de donner la parole à M. Franklin, j'aimerais mentionner que l'année dernière, M. Messenger et moi-même avons envisagé de vous rencontrer dans la région de l'Atlantique pour discuter d'une visite à effectuer dans le Nord du Nouveau-Brunswick. Si cela se concrétise, peut-être pourrons-nous alors discuter de la sécurité et des opérations actuelles et futures.

M. Lawless: Volontiers, monsieur le président.

Le vice-président: Votre temps de parole est écoulé mais nous allons permettre à M. Franklin de répondre, tout au moins de fournir davantage de renseignements.

M. Franklin: Merci, monsieur le président. Monsieur Harquail, j'ai déjà fourni des mises à jour globales sur le

[*Texte*]

country in particular, you are right, we did have a form of merger of the express and trucking operations in that province about a year and a half ago. It was, in effect, a forerunner of the plan we are now making for all of Canada, in which we joined the management and operations under one terminal instead of having two terminals in different communities. It is working very well.

• 1120

The industry itself is feeling the brunt of the economy, and the trucking industry is not very lucrative at the moment. The traffic is down. But the efficiency of the operation, of putting the two together, is working extremely well.

Mr. Harquail: Service is maintained at a good level.

A Witness: Yes, it is.

Mr. Harquail: Just to close on a positive note, Mr. Chairman, I do not know if it will be raised by anyone else, but the new president has turned the situation around from a loss situation to a profit. I do not know if he is going to have an opportunity to elaborate on that. I guess that will come up in the 1983 report.

Thank you, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: Thank you. I would like to call on Mr. Blaikie.

Mr. Blaikie: Mr. Chairman, I would like to begin by thanking CN for the handout on pensions, although I notice there has been no increase since January 1, 1982, and given the improving profit picture of the company and the continuing benefits to them of the 6 and 5, etc., I hope that it is only a short time before we will see another increase to the benefit of CNR pensioners. But that is not what I wanted to concentrate on today, Mr. Chairman.

I would like to make a few comments and ask a few questions about the whole area of technological change on the railway and the concern I have that both the technological imperative which CN suffers from as well as everybody else in modern society and also the concern to save money and to reduce the workforce through various technological changes are increasingly putting us in the situation where public safety and the safety of workers are being sacrificed to these technological and internal economic imperatives in the CN—as well as public well-being. There are a number of things we have talked about before, some of which I only mention in passing now.

A good example in my view of that kind of technological change is the Nakina run-through, which we have discussed before and which I continue to think is an example of the company not taking into account as it should both the well-being of the community of Nakina and the safety questions attendant on getting rid of that particular divisional point—if indeed that ever occurs; because I am still hopeful that it will

[*Traduction*]

service express, mais il est vrai que dans cette région, nous avons effectivement fusionné le service express et les activités de camionnage il y a environ un an et demi. Cela constituait une espèce de préambule au programme que nous sommes présentement en train de mettre en oeuvre partout au Canada, en vertu duquel nous avons réuni sous un même toit les services de gestion et les activités opérationnelles plutôt que de les répartir entre deux terminus situés dans des villes différentes. Or, cela fonctionne très bien.

Evidemment, l'industrie elle-même se ressent du mauvais état de l'économie, et le camionnage n'est pas très rentable en ce moment étant donné que le trafic est à la baisse. Toutefois, le regroupement des deux activités s'est révélé très efficace.

M. Harquail: Le niveau de service est quand même satisfaisant.

Un témoin: Oui, il l'est.

M. Harquail: Monsieur le président, j'aimerais terminer sur une note positive. J'ignore si les autres ont mentionné ce fait, mais le nouveau président a pris en main une situation de déficit et a réussi à rendre son entreprise rentable. J'ignore si on lui permettra de développer quelque peu cet aspect. Je suppose que cela figurera cependant dans le rapport de 1983.

Merci, monsieur le président.

Le vice-président: Merci. La parole est maintenant à M. Blaikie.

M. Blaikie: Monsieur le président, j'aimerais d'abord remercier le CN pour ce qu'elle a accordé au chapitre des pensions, même si ces dernières n'ont pas été augmentées depuis le 1er janvier 1982. J'espère en effet qu'étant donné la rentabilité sans cesse croissante de l'entreprise et les avantages qu'elle a su tirer du programme des 6 et 5 p. 100, etc., l'on augmentera bientôt de nouveau des prestations de retraite des employés de chemin de fer du CN. Ce n'est toutefois pas de cela que je voulais parler aujourd'hui, monsieur le président.

J'aimerais faire quelques observations et poser quelques questions au sujet de l'évolution technologique dans le domaine ferroviaire car à mon avis, le CN souffre tout autant de l'impératif technologique que tout le monde dans la société moderne. À cet égard, j'aimerais parler de la préoccupation d'économiser de l'argent et de réduire la main-d'oeuvre grâce à cette évolution technologique qui s'affirme de plus en plus au détriment de la sécurité du public et des travailleurs. Certaines de ces questions ont déjà été abordées, et je ne ferai que m'y arrêter.

Pour ce qui est de l'évolution technologique, je crois que l'on peut bien illustrer la préoccupation à ce sujet au moyen du trajet de Nakina, dont nous avons déjà discuté mais qui me paraît encore être un exemple de négligence de la part de l'entreprise. J'entends par là qu'elle n'a pas tenu compte du bien-être de la collectivité de Nakina ni du problème de sécurité qui peut découler de l'abandon de ce point, si tel est le

[*Text*]

not. I regret that we are not able to have the kind of public discussion about the Nakina run-through that we should be having now, because the CTC has made an unfortunate decision that the company is to be left to its own devices to negotiate an agreement with the unions involved, and then and only then will we have some public discussion, after presumably the thing has become somewhat of a *fait accompli*. We are working to change that situation.

The concern that I have this morning, Mr. Chairman—and it will be of interest to you as well . . . has to do with the whole question of the automation of the hump at Symington. As I understand it, the stated intention of the company in the next while—within this year, as I understand it—is to begin the process by which really Symington yard will become a guinea pig, and the people who live around Symington yard and Windsor Park, Transcona, St. Boniface, will become guinea pigs, for an experiment on the part of CN in the computerization of in this case the hump, but eventually I would imagine the intention of the company is to computerize the whole yard.

As I understand it, it will mean the elimination of the switch tender, the car retarders, and you will be in a situation where you will have only a yard master operating out of a tower, running the whole shooting match, except in the first year you will start have locomotive engineers; but I understand that you even want to get rid of the locomotive engineers after a one-year period.

My concern is not with technological change as such in this sense. I understand that there are some technological changes which are not objectionable.

• 1125

However, my concern in this case is with public safety. Here we are going to have an experiment with cars coming down the hump with no human monitoring at all, with car retarders eliminated, everybody relying on the computer. It is one thing to experiment with potash and grain, but it is another thing to experiment, as you seem intent on experimenting, with propane, hydrogen sulphide, etc.

I ask you: Do you intend to put your plans before the communities that surround that area? Do you intend to let them know in a very public way that you intend to go ahead with this kind of experiment and let them know what you have in mind? Do you intend to explain the system to them and answer in a public way some of the concerns that the unions involved have, that people like myself who are Members of Parliament for surrounding areas have? What is the process that you intend, or do you just intend quietly to go ahead with this and hope that no one notices?

The Vice-Chairman: Dr. LeClair.

Dr. LeClair: Mr. Chairman, that will require quite an answer.

Mr. Blaikie: I hope so.

[*Translation*]

cas, car j'espère encore que cela ne se produira pas. Je regrette cependant que nous ne tenions pas le genre de discussion publique qu'il faudrait avoir au sujet du trajet express de Nakina car nous en avons besoin, étant donné que la Commission canadienne des transports a pris une décision contestable et laisse à l'entreprise le soin de négocier un accord avec les syndicats. Je soupçonne que l'on tiendra une discussion publique seulement lorsque cette décision sera devenue un fait accompli. Or, nous nous efforçons de changer cela.

Monsieur le président, ce qui me préoccupe ce matin, c'est l'automatisation de la butte de gravité de Symington. Je crois savoir que la société a l'intention d'amorcer cette automatisation d'ici un an à la gare de Symington, qui servira donc de cobaye, comme d'ailleurs la population environnante et celle de Windsor Park, de Transcona et de Saint-Boniface. Pour le moment, le CP envisage l'informatisation de la butte seulement, mais je crois qu'à la longue, elle voudra étendre cette mesure à l'ensemble de la gare.

Cela fera disparaître entre autres les aiguilleurs et les serre-freins, ce qui signifiera qu'il ne restera plus que le chef de triage dirigeant les opérations d'une tour de contrôle, sauf que la première année il faudra conserver les chauffeurs de locomotive. Je crois cependant savoir que vous voulez vous débarrasser même de ces derniers après un an.

Ce qui me préoccupe là-dedans, ce n'est pas l'évolution technologique en tant que telle car certaines formes de cette évolution sont certainement acceptables.

Ce qui me préoccupe ici, c'est la sécurité du public. Nous allons en effet permettre que des wagons descendent la butte de gravité sans qu'il y ait surveillance humaine, étant donné qu'on a éliminé les serre-freins, et que nous allons compter exclusivement sur l'ordinateur. Or, c'est une chose de faire des expériences avec de la potasse et des céréales, mais c'est tout à fait autre chose que de le faire lorsqu'on transporte du gaz propane, de l'anhydride sulfureux, etc.

J'aimerais donc savoir si vous avez l'intention de soumettre votre projet aux collectivités environnantes. Avez-vous l'intention de les mettre au courant de la façon dont vous allez procéder et de leur expliquer ce à quoi vous visez? Allez-vous aussi répondre publiquement aux préoccupations exprimées par les syndicats et par certains députés comme moi-même à cet égard? Qu'allez-vous faire, ou avez-vous plutôt l'intention de tout simplement aller de l'avant en espérant que personne ne remarque quoi que ce soit?

Le vice-président: Monsieur LeClair.

M. LeClair: Monsieur le président, la réponse sera forcément assez longue.

M. Blaikie: Je l'espère.

[*Texte*]

Dr. LeClair: I think many, many points were brought on, and I do not want in any way, shape or form to minimize their importance. I think those are things that should be elucidated.

I will comment in a general way and then ask Mr. Lawless to be more specific about some of the questions from the Hon. Member.

The first one he said as an *aparté* was whether early in 1984 we will have something to announce *vis-à-vis* the pensioners. I think he is quite right. This will be done very shortly, I hope.

On the technological changes and jeopardizing public safety or the safety of the employees for "internal economics", I have to say with the utmost insistence, Mr. Chairman, that that is not, obviously, what we are trying to do, and we have to object to that interpretation of what we are trying to do.

Mr. Lawless has mentioned that among Class I railways, of which there are many, many in North America, and they are the best, we are always either number 1, 2 or 3. So the accusation that we would indeed do anything that jeopardizes this we have to object to most vehemently.

There was absolutely no indication that we intend to do that; as a matter of fact, we intend to do the exact contrary. We are proud of our record on public safety and the safety of our employees, and we intend to continue this.

What I think is a very serious and legitimate concern is the question of the trade-off between being competitive in our country using automation and modern technology, and looking at the consequences of this. Rightly or wrongly—and we are convinced that it is rightly so—we feel that the shippers of this country have to be given a transportation system at the least possible cost, given that we have to be mindful of safety, efficiency and so forth. We live in a country where some of our shippers are 1,500 miles away from the nearest port, either east or west. They have to compete with the Japanese, who are in most instances no more than 25 to 50 miles from a port. They have to compete with a country south of the border which has a very efficient transportation system too, of course.

The trade-off is always a difficult one; it is always one of judgment as to whether, for example, we should not automate humpyards or we should not use modern technology because it will cause some disruption to communities such as Nakina, which is a good point.

I would like to mention parenthetically that the member says we are not taking into account the lives of the people there. Obviously we are, since we have not done it yet and the economics would have dictated that we should have done that perhaps two years ago. But we have not yet done that, so

[*Traduction*]

M. LeClair: Vous avez soulevé bon nombre de questions, dont je ne veux pas minimiser l'importance car il s'agit en effet de sujets qu'il y a lieu d'élucider.

Je m'en tiendrai à des observations générales puis je demanderai à M. Lawless de donner des réponses plus précises à certaines des questions posées par le député.

Il a d'abord demandé en hors-d'oeuvre si nous allons annoncer du nouveau à l'intention des retraités en 1984. À cet égard, il a touché juste car nous allons effectivement annoncer quelque chose très bientôt, tout au moins je l'espère.

Pour ce qui est de l'évolution technologique et des atteintes à la sécurité des employés qu'elle entraîne, et ce pour des raisons économiques, je tiens à affirmer avec force, monsieur le président, que telle n'est pas notre intention, et que nous devons protester contre cette interprétation qu'on donne de nos projets.

Au sujet des chemins de fer, M. Lawless a mentionné le fait que parmi les compagnies de chemin de fer de classe 1, qui sont nombreuses en Amérique du Nord, nous nous retrouvons toujours à la première, à la deuxième ou à la troisième place. Je dois donc m'opposer avec énergie à toute affirmation d'après laquelle nous allons mettre en péril notre place au classement.

Il n'existe absolument rien qui indique une telle intention; nous avons même l'intention de faire tout à fait le contraire. En effet, nous sommes fiers de nos antécédents en matière de sécurité du public et de sécurité de nos employés, et nous avons l'intention de continuer à travailler dans ce sens.

Là où la préoccupation me semble légitime, c'est au sujet du choix qu'il faut faire entre la nécessité d'être compétitif dans notre pays au moyen de l'automatisation et de la technologie moderne d'une part, et les répercussions de ces dernières d'autre part. À tort ou à raison, et nous sommes convaincus d'avoir raison, nous estimons que les expéditeurs de notre pays doivent pouvoir compter sur un système de transport qui coûte le moins cher possible mais qui tienne quand même compte des aspects relatifs à la sécurité, à l'efficacité, etc. Nous vivons dans un pays où certains expéditeurs sont situés à 1,500 milles du port le plus proche, que ce soit à l'est ou à l'ouest. Or, ces derniers doivent faire concurrence aux Japonnais, qui eux, dans la plupart des cas, sont établis dans un rayon de 25 ou 50 milles d'un port. Ils doivent également faire concurrence au pays situé au sud de nos frontières, qui est lui aussi doté d'un système de transport très efficace.

Il faut toujours s'interroger sur les conséquences qu'entraînent des mesures comme, par exemple, l'automatisation des gares de triage avec butte de gravité, s'interroger sur les difficultés que la technologie moderne peut causer à des collectivités comme Nakina. La question que vous avez posée à cet égard est donc certainement valide.

Entre parenthèses, j'aimerais répondre aux propos voulant que nous ne tenions pas compte des vies humaines touchées par de telles mesures là-bas. Bien entendu nous le faisons, étant donné que nous n'avons rien fait démarrer et que, d'après les indicateurs économiques, il faudrait avoir commencé il y a environ deux ans. Nous n'avons toutefois pas encore fait quoi

[*Text*]

obviously we are concerned about the effects on the Town of Nakina.

Coming back to the major generic question, in many instances this is a question of judgment as to whether we ought to be less efficient and therefore charge more to Canadian shippers and put them in a situation where they are less competitive. As you know, if you look at the 24 countries that make up the OECD, Canada is slipping very, very rapidly and one of the things we have to be mindful of is that we have to be competitive. In our industry, in a very, very labour intensive industry, to be competitive, to cut costs, unfortunately means a decreased workforce and a decreased workforce means automation; it means the use of modern technology.

• 1130

Some 10 to 15 years ago CN developed a very modern computer system to keep track of all of its equipment, the movement of goods and merchandise. It is called TRACS. It has revolutionized not only our business, but it has revolutionized the railway business throughout the world and we are one of the first ones, if not the leader, in this. To give you an example, it has diminished the workforce in 12 to 15 years from approximately 130 or 140 to approximately 63 now—almost one-half of the workforce, and yet the volume of work has doubled during that time. That is productivity; that is increased efficiency and it is always a difficult question—and I am not saying that at all times we are taking the right decision—it is always a very difficult question, in terms of the trade-off, as to whether we should be more efficient and unfortunately cancel some jobs or, in some instances, disrupt communities. The one thing though that I still have to insist on is that under no circumstance can you call the changes in the hump yard at Symington experimentation with a guinea pig. That is really misunderstanding what we are trying to do there.

The art of the technology is well-known. There will not be any chance taken of replacing the human brain by a computer, and we have shown that we can do that. For example, what we have done with computers on the hot box detectors would never be possible, using the human brain to do this, and this is the same thing in the hump yard. What we are trying to do there is increase efficiency, but also better the track record on safety. We are not trying to diminish the safety, quite to the contrary, and I think we can prove to anybody who is interested that what we are doing now will stand examination.

As to whether we should in those instances consult widely . . . Certainly the number one individual that ought to be consulted, if we are to be consulting on these things, ought to be the Member of Parliament representing the people in that area, council members, mayors, communities and so forth.

I think I will ask Mr. Lawless as to the implications of that. I must say that this is an intriguing question. I am not so sure where you stop or where you start. If we are going to consult

[*Translation*]

que ce soit, ce qui indique donc clairement que nous nous préoccupons des répercussions que peuvent avoir ces mesures sur la ville de Nakina.

Pour en revenir à votre principale question, dans bon nombre de cas, il faut se demander si nous devons nous permettre d'être moins efficace et partant d'imposer davantage de frais aux expéditeurs canadiens et les mettre dans une situation d'infériorité sur le plan de la concurrence. Vous n'ignorez pas que d'après les statistiques de l'O.C.D.E. portant sur 24 pays, le Canada recule très très rapidement et en conséquence, nous devons voir à ce que nous soyons concurrentiels. Or, malheureusement, dans notre industrie à très forte concentration de main-d'oeuvre, si nous voulons atteindre cet objectif et diminuer les coûts, nous devons faire baisser le nombre d'employés, ce qui se traduit par l'automatisation, le recours à la technologie moderne.

Il y a 10 ou 15 ans, le CN mit au point un système informatisé très moderne destiné à suivre les déplacements de tout son matériel et le transport des marchandises. Il s'appelle TRACS. Son utilisation a révolutionné non seulement notre entreprise mais également tous les réseaux de chemins de fer du monde car nous avons été parmi les premiers à le mettre en oeuvre. À titre d'exemple, en 12 ou 15 ans, ce système a réduit la main-d'oeuvre de telle sorte qu'elle est passée de 130 ou 140 à environ 63, et en dépit de cela, le volume des biens acheminés a doublé pendant la même période. C'est ce qu'on appelle la productivité et une plus grande efficacité, mais je reconnais que les décisions à prendre dans de tels cas sont toujours difficiles car nous devons toujours nous demander si nous devons nécessairement être plus efficaces et malheureusement sacrifier des emplois ou même, dans certains cas, créer des difficultés dans certaines collectivités. Cela dit, je m'oppose vigoureusement à l'interprétation qu'on propose de l'automatisation de la butte de gravité de Symington; il ne s'agit en effet aucunement d'une expérience avec un cobaye. Il y a ici un véritable malentendu quant à nos projets.

Nous connaissons bien la technologie. On n'essayera pas de remplacer un cerveau humain par un ordinateur, même s'il a été démontré qu'il est possible de le faire. Ainsi par exemple, il n'aurait pas été possible de contrôler l'échauffement des coussinets par des êtres humains comme nous l'avons fait avec des ordinateurs, et la situation est analogue dans le cas d'une butte de gravité. Dans ce dernier cas, nous essayons d'être plus efficaces mais également d'améliorer l'aspect sécurité. Nous n'essayons nullement de diminuer l'aspect sécuritaire, c'est tout le contraire, et nous sommes en mesure de prouver cela à quiconque s'intéresse à notre projet.

Maintenant, pour ce qui est de savoir si nous devons effectuer des consultations . . . il est certain que s'il y a quelqu'un qu'on doit consulter en priorité, c'est bien le député représentant les gens habitant dans cette circinscription, puis les membres des conseils, les maires, les collectivités, etc.

Je vais demander à M. Lawless de parler des répercussions de cette question, qui m'intrigue quelque peu. En effet, je me demande quand l'on arrête une fois que le processus est

[*Texte*]

with all the communities that might be affected by any technological changes we might have to do, I doubt that we would do any. And that is not because they would not eventually be accepted. I think our case is good. It is because of the time involved, the energy and so forth. But that is not minimizing the importance of this. I have an open mind on that and I would like Mr. Lawless to comment as to whether in this particular instance this has been done and to what extent it could be done.

The Vice-Chairman: Mr. Lawless, please.

Mr. Lawless: Well, Mr. Chairman, Mr. Blaikie has covered a wide range, as the president has indicated, and on the Nakina runthrough I will only comment that the CTC will be holding hearings and we will certainly be there to explain our position, as we have tried to with all those that are involved, and that process will continue.

With respect to the automation of the hump yard, yes, we are developing a system which we eventually intend to implement with respect to automating our hump yard there. But to suggest that automation will ignore all the fundamental elements of safe railroading is to certainly indicate something that is not so. In all cases where we are bringing forth technological change involving computers and taking the activity that was formerly handled by employees into computers, that is all done with the utmost regard to safety.

• 1135

That is all done with the utmost regard for safety. Mr. Blaikie mentioned dangerous commodities. It is not our practice to hump dangerous commodities in the hump yard; certainly any commodities that are handled there, will only be handled in this new system when it arrives with due regard for safety. It is being done, of course, as the president mentioned, to handle an ever increasing workload to continue to try to introduce modern technology that can give us the productivity gains we need if we are going to stay competitive. This is all done within the framework of both employee and public safety.

Prior to any of this being implemented, there will be extensive discussions with the unions that are involved, and we will be certainly pleased to ensure that the members of Parliament that are involved or located there are fully aware of what the plans are and what the impact of these plans will be when they are known.

We are in the early stages of introduction here. There is still development work to be done and this will be done over a period of years.

The Vice-Chairman: I am going to have to put you on the second round, Mr. Blaikie.

Mr. Blaikie: Mr. Chairman, that was only one question.

[*Traduction*]

amorcé. S'il faut consulter toutes les collectivités qui peuvent être touchées par l'évolution technologique, il faudrait peut-être renoncer à y recourir et ce, non seulement parce que les gens refuseraient de l'accepter car en l'occurrence notre dossier est solide, mais plutôt à cause de tout le temps et de l'énergie que cela exige de consacrer au processus. Enfin, cela ne cherche en rien à réduire l'importance de la question. Je demeure tout à fait ouvert à cet égard. Maintenant, je vais demander à M. Lawless de nous dire s'il y a eu consultation et dans quelle mesure elle peut avoir lieu.

Le vice-président: Monsieur Lawless, la parole est à vous.

M. Lawless: Eh bien, monsieur le président, M. Blaikie a touché à une vaste gamme de sujets, comme vient de le dire mon président, et pour ce qui est de l'itinéraire direct de Nakina, tout ce que je puis dire, c'est que la C.C.T. tiendra des audiences sur la question. Nous pourrons alors faire valoir notre position, comme nous l'avons fait auprès de tous ceux qui sont engagés dans ce processus.

Pour ce qui est de l'automatisation de la gare de triage à butte de gravité, oui, il est vrai que nous sommes en train de mettre au point un système qui, à la longue, devrait automatiser les opérations de la butte. Cependant, d'affirmer que cette automatisation ne tiendra nullement compte de l'aspect sécuritaire fondamental du transport ferroviaire est certainement faux. À chaque fois que nous recourons à la technologie de pointe, y compris l'utilisation d'ordinateurs pour remplacer des méthodes plus anciennes et précédemment mises en oeuvre par des employés, nous sommes extrêmement attentifs à tout ce qui a trait à la sécurité.

Tout ceci est fait en veillant à la sécurité. M. Blaikie a parlé de produits dangereux. Ce n'est pas notre coutume de trier des produits dangereux dans la terre de décharge. Une fois que notre nouveau système sera installé, nous transporterons nos produits en veillant à la sécurité. Comme l'a dit le président, nous installerons cette nouvelle technologie pour atteindre la productivité dont nous aurons besoin pour rester concurrentiel. Mais nous veillerons à la sécurité du grand public et des employés.

Avant l'installation, nous aurons des discussions poussées avec les syndicats et nous veillerons à nous assurer que les députés sont pleinement au courant des plans et de leurs répercussions.

Nous sommes à l'étape préliminaire et il nous reste beaucoup de travail à faire pendant plusieurs années.

Le vice-président: Vous devrez revenir au deuxième tour, monsieur Blaikie.

M. Blaikie: Monsieur le président, je n'ai posé qu'une question.

[*Text*]

The Vice-Chairman: Yes, but it was a four-part question that took two people to answer; the time has elapsed.

Mr. Blaikie: We are being penalized for having good questions.

The Vice-Chairman: Yes, sir. Mr. Deniger, please.

M. Deniger: Merci, monsieur le président.

Monsieur le président, en 1984, il m'est assez difficile de poser des questions sur le rapport annuel de 1982. Toutefois, le rapport annuel fait état d'un contrat d'exploitation entre le CN et VIA Rail qui a rapporté 340 millions de dollars au CN, soit à peu près 11 p. 100 du revenu combiné des deux. Or, j'aimerais demander au président du CN, qui ne l'ignore sûrement pas, s'il existe des négociations entre ces deux sociétés au sujet du contrat d'exploitation entre ces deux sociétés de la Couronne. Pour VIA Rail, ce paiement de 340 millions de dollars doit constituer une somme importante tout de même.

M. LeClair: Monsieur le président, permettez-moi de reprendre cette dernière phrase pour vous répondre. Pour le CN également, cette somme est importante.

Si vous me le permettez, j'aimerais répondre de façon générale au sujet des relations entre le CN et VIA Rail, ce qui précisera votre question.

Le contrat qui nous lie présentement est le *Costing Order* R-6313, qui est, en quelque sorte,. une façon imposée de réglementer les activités entre VIA Rail et le CN. À son arrivée, le premier président de VIA Rail, M. Roberts, a insisté pour que le R-6313 nous régisse, j'avoue que je n'y étais pas, mais on me l'a rapporté. Ce n'était pas ce que voulait le CN, mais il a dû l'accepter.

Par la suite, à deux ou trois reprises, on a vainement tenté de modifier la nature du contrat. La Commission canadienne des transports s'est d'ailleurs prononcée à ce sujet. Si ma mémoire est bonne, le ministère des Transports, en collaboration avec d'autres organismes fédéraux, notamment le Conseil du Trésor, a effectué une étude qui a conclu au R-6313. Or, comme vous le savez, nous n'exerçons aucun contrôle à cet égard, sauf pour fournir à la Commission les renseignements demandés. Quant au soi-disant treizième ou quatorzième compte de la fin du mois, nous ne l'aimons guère, mais il nous a été imposé à cause de la lenteur de la Commission à en venir à des conclusions.

De façon officielle, si VIA Rail veut réexaminer le R-6313, et certains signes nous portent à le croire, nous serons très heureux de renégocier un contrat totalement différent ou d'apporter des modifications au présent contrat. Je n'en possède pas le détail, mais depuis peu, deux ou trois semaines, nous sommes en pourparlers avec VIA Rail pour mettre sur pied un mécanisme de consultation à ce sujet. J'ai moi-même rencontré M. Franche la semaine dernière, et M. Lawless a rencontré ses homologues chez VIA. Je pense qu'on peut dire que ce sera revu.

[*Translation*]

Le vice-président: Oui, mais il s'agissait d'une question à quatre volets qui a nécessité des réponses de deux personnes et votre temps s'est écoulé.

M. Blaikie: On nous pénslise pour poser de bonnes questions.

Le vice-président: Oui, monsieur. Monsieur Deniger, s'il vous plaît.

Mr. Deniger: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Chairman, it is rather difficult for me to ask questions on the 1982 Annual Report in 1984. However, the annual report talks about an operating contract between CN and VIA Rail which brought in $340 million to CN, or close to 11% of the combined revenue of both. I would like to ask the president of CN, and I am sure he will be able to answer, if negotiations are being carried on by both Crown corporations with respect to an operating contract. This $340 million payment must represent a large sum for VIA Rail.

Mr. LeClair: Mr. Chairman, allow me to pick up your last sentence by way of an answer. For CN this is a large sum as well.

If you will allow me, I would like to give a general answer with respect to relations between CN and VIA Rail and I hope this will answer your question.

The contract which we have at the present time is Costing Order R-6313, which attempts to regulate the activities between VIA Rail and CN. When Mr. Roberts became the first president of VIA Rail, he insisted that we be governed by R-6313. I admit that I was not there at the time but that was reported to me. This was not what CN wanted but we had to agree to it.

On two or three occasions thereafter we tried to modify this contract, but in vain. The Canadian Transport Commission ruled on this subject. If my memory serves me correctly, the Department of Transport, in co-operation with other federal agencies, and especially Treasury Board, carried out a study on R-6313. As you know, we have no control over this, except to provide the information that the commission requires. As for the thirteenth or fourteenth monthly statement, we do not like it but it was imposed on us because of the time it took for the commission to reach decision.

If VIA Rail wishes to re-examine R-6313 and some signs lead us to believe this, we would be very happy to renegotiate a totally different contract or to make changes to the present contract. I do not have the details, but two or three weeks ago, we had discussions with VIA Rail to set up a consultation mechanism in this regard. I myself met Mr. Franche last week, and Mr. Lawless met his counterparts in VIA Rail. I think we might say that this will be reviewed.

[*Texte*]

• 1140

M. Deniger: Votre réponse est encourageante, monsieur LeClair. Si vous n'avez pas les moyens de perdre des revenus de 340 millions de dollars, ce qui représente 11 p. 100 des revenus de CN Rail, je ne vois pas comment VIA Rail peut, elle, avoir les moyens de payer un tel montant. Je vois difficilement un chemin d'accord entre vos deux sociétés, parce qu'il me semble que les deux positions seront incompatibles au départ. Mais espérons que vous en arriverez à une entente qui satisfera les deux parties.

Monsieur LeClair, j'aimerais poursuivre sur le bilan de 1982. Vous avez essuyé une perte de 223 millions de dollars, et vous avez profité de cet exercice financier-là pour faire des *write-offs* dans le cas de CAST, votre service de messageries, ainsi que dans celui de *Central Vermont Railway* qui expliquent en grande partie votre déficit de 223 millions de dollars. Sans anticiper le rapport annuel de 1983, est-ce qu'il y a lieu de croire qu'il n'y aura pas de ce genre de *write-offs* en 1983-1984?

M. LeClair: Monsieur le président, l'analyse de M. Deniger est correcte, sauf quand il dit que le *write-off* de CAST, *Central Vermont* et l'Express explique en grande partie le déficit de 1983. Ce n'est pas exact. Sur 223 millions de dollars, cela en explique à peu près 118 ou 115, soit environ la moitié. Donc, il reste 100 millions de dollars de pertes opérationnelles réelles.

Est-ce que nous avons l'intention . . . Il dit bien que nous en avons profité, en 1982, pour faire ces *write-offs*. Je pense que le choix du terme laisse peut-être à désirer. Nos vérificateurs nous avaient conseillé de faire ces *write-offs*. Nous n'avions pas de choix.

En ce qui concerne 1983, et sans anticiper le rapport annuel qui sera présenté dans à peu près un mois, je peux vous dire dès maintenant qu'il n'y a pas de *write-off* en 1983.

M. Deniger: Monsieur LeClair, je dois quitter dans une ou deux minutes. Dans votre rapport annuel, à la page 7, vous dites ceci:

> D'ici cinq ans, on estime que les Entreprises CN fourniront 40 p. 100 du bénéfice de la Compagnie, apportant une masse de capitaux destinés à la réalisation de certains projets . . .

Est-ce qu'aujourd'hui, en 1984, vous entreprenez toujours cet espoir que les Entreprises CN fourniront 40 p. 100 des bénéfices de la compagnie?

M. LeClair: L'espoir, oui. La réalité, très possiblement.

Par exemple, je puis répondre en vous donnant d'autres chiffres qui sont à l'appui de ce que vient de dire M. Deniger. Au cours des cinq prochaines années, après que les Entreprises auront payé leur immobilisation en capital . . . Il faut savoir que les bénéfices annuels des Entreprises sont plus élevés que ce qu'on y investit. Après que cela est payé, donc, il y a une contribution d'à peu près 360 millions de dollars à la compagnie de la part des Entreprises, et cela nous permet également d'augmenter nos emprunts sans augmenter notre ratio de solvabilité. Étant donné que cela amène des actifs, cela nous

[*Traduction*]

Mr. Deniger: Your reply is encouraging, Mr. LeClair. I do not see how you can afford to lose $340 million of revenue, which represents 11% of CN Rail income, nor do I see how VIA Rail can afford to pay such a sum. I think the two corporations will have trouble reaching an agreement because their positions are incompatible from the outset. We hope that you will reach an agreement which will satisfy both parties.

Mr. LeClair, I would like to discuss the 1982 balance sheet. You wrote off a $223 million loss, and, during that fiscal year, you wrote off the CAST and the Central Vermont Railway messenger services, which largely explain your $223 million. Do you have any grounds for feeling that this sort of write-off will not occur in 1983-1984?

Mr. LeClair: Mr. Chairman, Mr. Deniger's analysis is correct, except when he says that the CAST, the Central Vermont and the Express write-off largely explains the 1983 deficit. That is not correct. This accounts for approximately $118 million or $115 million out of $223 million, or approximately one-half. Therefore, there is still $100 million in real operating losses.

Do we intend . . . He is correct in stating that we made write-offs in 1982. I think the choice of term leaves something to be desired. Our auditors advised us to make these write-offs. We had no choice.

As far as 1983 is concerned, and without anticipating the annual report which will be presented in about a month, I can say that at the present time there will be no write-off in 1983.

Mr. Dengier: Mr. LeClair, I must leave in one or two minutes. In your annual report on page 7, you state:

> In the next 5 years, it is believed that CN Enterprises will yield a 40% profit for the company, providing capital to be used to carry out certain projects . . .

Do you still hope today, in 1984, that CN Enterprises will yield 40% profit for the company?

Mr. LeClair: We hope so, yes. The reality is that it is quite possible.

For example, I can answer you by giving you other figures which support what Mr. Deniger has just said. During the next 5 years, after the enterprises have paid off their capital assets . . . It must be remembered that the annual profits of CN Enterprises are higher than our investments. After this is paid, there will be a contribution of about $360 million to the company on behalf of the Enterprises and that will also enable us to increase our borrowing without increasing our solvency ratio. Since this brings assets, it will enable us to borrow without touching our debt-equity ratio. The Enterprises

[*Text*]

permet d'emprunter sans toucher à notre *debt-equity ratio*. La contribution des Entreprises au Rail, parce qu'on a seulement les Entreprises et le Rail, sera de l'ordre d'à peu près 600 millions de dollars au cours des cinq prochaines années. C'est pour cela qu'on insiste tellement pour avoir la possibilité de continuer nos activités des Entreprises. Si nous n'avions pas les Entreprises, il faudrait que le Rail trouve ces 600 millions de dollars quelque part ailleurs.

M. Deniger: Merci, monsieur LeClair.

Le vice-président: Merci, monsieur Deniger.

To the members of this committee, now we have concluded the first round. It is my intention to adjourn this phase of the meeting at 12.30 p.m. today. Now, we have 45 minutes left, and four Members have indicated they want a second round. So I am going to give them 10 minutes each on the second round.

But the clerk has to know if an advice has to be issued for continuing this meeting this afternoon. Can we conclude it by 12.30 p.m., do you believe, because the witnesses also have to know? I understand Mr. LeClair has a commitment later this afternoon and will not be able to stay with us. What is your wish?

• 1145

Dr. LeClair: I can stay until 4.15; that is, if it were deemed necessary.

The Vice-Chairman: Can we carry on until 12.30 and see what happens, but the clerk will not issue a notice of a meeting.

We will continue with Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I think Mr. McKnight has to leave at 12.15. So, in order that he . . .

The Vice-Chairman: We will let him alternate with you; that is fine.

Mr. Mazankowski: Do you want to go?

The Vice-Chairman: Mr. McKnight will take the second round.

Mr. McKnight: Thank you, Mr. Chairman.

I would just like to explore a little bit further with Mr. Lawless the jobs provided by expenditures by his corporation.

We talked about the jobs that we foresee, and you foresee, in a general manner. When we talked about 4,000 additional person-years, generated by your corporation's expenditures in 1984-85, I think it is you were projecting to, that included, I presume, the spin-off in the whole sector in Canada.

Mr. Lawless: No, we were referring specifically to the jobs in CN that we are estimating would be the result of the planned expansion activity that we have identified for those years.

Mr. McKnight: Not spin-off jobs at all?

[*Translation*]

contribution to the railway company, because there is only the Enterprises and the railway portion, will be about $600 million over the next five years. That is why we are so insistent on being allowed to continue our Enterprises activities. If we did not have the Enterprises, the railway company would have to find $600 million elsewhere.

Mr. Deniger: Thank you, Mr. LeClair.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Deniger.

Messieurs les députés, nous avons terminé le premier tour. J'ai l'intention de lever la séance à 12h30 aujourd'hui. Il nous reste 45 minutes, et quatre membres ont signalé leur désir d'un deuxième tour. Alors je leur accorderai dix minutes chacun au deuxième tour.

Le greffier veut savoir s'il faut distribuer un avis pour la réunion de cet après-midi. Pourrons-nous lever la séance à 12h30, car les témoins ont besoin de savoir? Je crois savoir que M. LeClair a un rendez-vous cet après-midi et ne peut pas être des nôtres. Que voulez-vous faire?

M. LeClair: Je puis rester jusqu'à 16h15, si vous croyez que c'est nécessaire.

Le vice-président: Pouvons-nous poursuivre jusqu'à 12h30 et voir un peu ce qui va arriVer, mais le greffier ne va pas émettre de convocation.

Nous continuons avec M. Mazankowski.

M. Mazankowski: Monsieur le président, je crois que M. McKnight doit partir à 12h15. Par conséquent, afin qu'il puisse . . .

Le vice-président: C'est très bien, vous alternerez.

M. Mazankowski: Voulez-vous partir?

Le vice-président: M. McKnight aura le deuxième tour.

M. McKnight: Merci, monsieur le président.

Je voudrais obtenir des précisions de M. Lawless concernant les emplois créés grâce aux dépenses de sa société.

Nous avons parlé des emplois que nous prévoyons, que vous prévoyez de façon générale. Lorsque nous mentionnons quelque 4,000 années-personnes additionnelles, résultant des dépenses de votre société pour l'année 1984-1985, vous avez prévu, j'imagine, que cela comprend des retombées dans tout ce secteur du Canada.

M. Lawless: Non, nous faisons allusion de façon précise aux emplois du CN qui sont le résultat, à notre avis, d'un expansion planifiée prévue pour ces années.

M. McKnight: Il n'y aura donc pas du tout de retombées?

[*Texte*]

Mr. Lawless: No, no. We use that multiplier that we put forth of two and one half, or three.

Mr. McKnight: Can you break down per region of Canada, Mr. Lawless, where you would anticipate those jobs to be created and the spin-off activity to be noticed eventually? To put it this way: in what region, what part of Canada would be the greater part of the spin-off?

Mr. Lawless: Let us talk about the jobs to be created. They will be largely on CN lines in western Canada, because that is where the expansion is taking place. Whenever we refer to planned expansion, we really are referring to expansion in Manitoba, Alberta, Saskatchewan and British Columbia. The spin-off jobs, I cannot comment upon too much, because it is entirely dependent on where manufacturing takes of supplies takes place. If we are talking about ties, ballast, we know that is probably on site in western Canada. If we are talking about manufacturing rails, we have two manufacturers in Canada. One in Sydney, Nova Scotia and one in Sault Ste. Marie. If we are talking about spikes and other steel activity like that, it is largely Hamilton and, I guess, Regina. It depends on what we are really talking about. If we are talking about signalling equipment, for instance, unfortunately we cannot buy a lot of that in Canada because ot technology. Most of that is supplied by American suppliers. So, it is a wide range of impact, if you want.

Mr. McKnight: What difficulty does your corporation have with acquiring the electronic and the signalling devices from the United States? Would Canada benefit from an extension of the United States National Surface Transportation Act. If Canada had a surface transportation act, would that stimulate the development of that technology that you have to go outside of Canada to procure? Do you have any problems with procuring . . .

Mr. Lawless: I am not that familiar with the National Surface Transportation Act, so I cannot really comment on that specifically, but let me try to help the question in the sense that we are very concerned about Canadian content. As a matter of fact, we have a very, very high percentage in total purchases of Canadian content. It is away up in the 85% to 90%. What we have been trying to do, specifically since the Crow initiative is to have our purchasing people hold seminars all over Canada, in every region, and more specifically in the West, to try to invite suppliers that might be potential suppliers for the type of equipment we are going to buy. We list the equipment; we try to indicate to them and answer their questions about what would be necessary to get into this kind of manufacturing or supply process. In some cases we have been able to add some of these suppliers to our lists and others are looking at it for the future.

• 1150

Mr. McKnight: Now you have about 10% of your purchases offshore. What part of that 10% would have the technology attached to it that would make it difficult to purchase within Canada—8%?

[*Traduction*]

M. Lawless: Non, non. Nous nous sommes servis de ce multiplicateur de deux et demi ou trois.

M. McKnight: Pouvez-vous nous donner une ventilation, par région, monsieur Lawless, où vous croyez que ces emplois sont créés et où nous verrons ces retombées éventuellement. Autrement dit, dans quelle région, dans quelle partie du Canada verrons-nous la majeure partie de ces retombées?

M. Lawless: Parlons d'abord des emplois qui seront créés. Ils seront en grande partie sur les lignes du CN dans l'Ouest du Canada, car c'est là que l'expansion aura lieu. Lorsque nous parlons d'expansion planifiée, nous voulons vraiment parler d'une expansion au Manitoba, en Alberta, en Saskatchewan et en Colombie-Britannique. Les emplois qui en résulteront, je ne peux pas beaucoup en parler, car ils dépendent entièrement du lieu où se fera la fabrication du matériel. Il s'agit des traverses, des ballasts, nous savons que la fabrication se fera probablement sur place dans l'Ouest du Canada. S'il s'agit de la fabrication des rails, nous comptons au Canada deux fabricants. Il y en a un à Sydney en Nouvelle-Écosse et l'autre à Sault-Sainte-Marie. S'il s'agit de crampons ou d'autres pièces d'acier, nous les fabriquons, je crois, surtout à Hamilton et aussi, j'imagine, à Régina. Cela dépend, en réalité, de ce dont nous voulons parler. Si nous voulons parler de l'équipement de signalisation, par exemple, nous ne pouvons pas malheureusement en acheter beaucoup au Canada car nous ne possédons pas la technologie. Ce matériel nous est surtout fourni par les Américains. C'est donc très diversifié comme impact.

M. McKnight: Est-ce que votre société a de la difficulté à obtenir les appareils électroniques et de signalisation des États-Unis? Le Canada profiterait-il d'un élargissement de la Loi nationale pour le transport de surface des États-Unis? Si le Canada avait une loi semblable, croyez-vous qu'on pourrait développer ici au Canada cette technologie au lieu de s'adresser à l'extérieur pour l'obtenir? Est-ce que les achats vous causent des difficultés . . .

M. Lawless: Je ne connais pas très bien cette Loi nationale du transport de surface, par conséquent je ne peux pas vraiment vous répondre de façon précise, disons cependant que nous nous préoccupons beaucoup du contenu canadien. De fait, nous avons un proucentage très, très élevé de contenu canadien dans l'ensemble de nos achats. Il est de 85 à 90 p. 100. Voilà ce que nous avons essayé de faire, surtout depuis l'initiative du Nid-de-Corbeau, nos acheteurs tiennent des colloques partout au Canada, dans chaque région, surtout dans l'Ouest, pour y inviter des fournisseurs éventuels du genre d'équipement que nous allons acheter. Nous leur donnons la liste du matériel, nous tentons de leur dire ce qui sera nécessaire pour ce genre de fabrication ou ce qu'il faudra fournir, et nous répondons à leurs questions. Dans certains cas, nous avons pu ajouter les noms de ces fournisseurs à nos listes et d'autres se sont montrés intéressés pour l'avenir.

M. McKnight: Vous faites présentement environ 10 p. 100 de vos achats à l'étranger. Quel pourcent de ces 10 p. 100 représente une technologie qu'il sera difficile d'acheter au Canada—8 p. 100?

[*Text*]

Mr. Lawless: I think we are talking specifically about signalling equipment. Traditionally, the technology has been in the United States. There is no reason why it could not be in Canada, but the demand is not there in Canada, having in mind that we have only two major railroads whereas there are hundreds of railroads in the United States. That is the difficulty I see there.

Mr. McKnight: When you talked about the spin-off effect, that would include new equipment purchases. Would it reflect in the central part of Canada as a spin-off from contracts for new equipment?

Mr. Lawless: If you are talking about railcars, railcars are only manufactured . . .

Mr. McKNight: Locomotives, . . .

Mr. Lawless: Well, when you refer to equipment I want to be as specific as I can about it. Locomotives are only manufactured in eastern Canada. Railcars are only manufactured in eastern Canada. Other, smaller types of equipment are manufactured in the West and elsewhere, but I think the large items are still manufactured in the East.

Mr. McKnight: I would like to ask Mr. LeClair a little more about CANAC. I guess it is viewed as an exporter of services.

In most of the some 300 projects does CANAC joint venture with Canadian engineering firms, or is it a solely held corporation that continues to function without joint venture?

Dr. LeClair: Mr. Chairman, I will ask Mr. Franklin to comment more directly, but I think one of the features of CANAC is that it has been using in-house talent a lot, at least historically, although the percentage of joint ventures with outside Canadian firms I do not know. Perhaps Mr. Franklin has a feel for that, but until now it has been using mostly CN Rail expertise in house.

Mr. McKnight: But basically is the mandate of CANAC to put together a prototype, or is it to consult?

Dr. LeClair: It has been everything. There has been a lot of consultation. There has also been managing railways ourselves, building railways—in Africa, for example. It has been a mixed bag.

Perhaps Mr. Franklin can give you more details on this.

Mr. Franklin: Mr. Chairman, it does range all over the map. In the early part of the existence of CANAC we have concentrated mostly on providing services, utilizing available people within CN or bringing pensioners back into the workforce. Primarily in those days they worked on the design but not necessarily the construction of railways. That would be done by the host country in most cases.

[*Translation*]

M. Lawless: Il s'agit surtout je crois de l'équipement de signalisation. Depuis toujours, cette technologie nous vient des États-Unis. Il n'y a pas de raison pour que ce travail ne se fasse pas au Canada, mais la demande n'existe pas, étant donné que nous n'avons que deux sociétés de chemins de fer importantes ici alors qu'aux États-Unis il y en a des centaines. J'y vois cette difficulté.

M. McKnight: Lorsque vous avez parlé des retombées, elles comprennent les achats de nouvel équipement. Est-ce qu'il y aurait de ces retombées dans la partie centrale du Canada suite aux contrats accordés pour du nouvel équipement?

M. Lawless: Si vous voulez parler des wagons, ceux-ci ne sont fabriqués que..

M. McKnight: Les locomotives . . .

M. Lawless: Si on parle d'équipement, je veux bien essayer d'être aussi précis que possible. Les locomotives ne sont fabriquées que dans l'Est du Canada. Les wagons ne sont fabriqués également que dans l'Est du Canada. D'autres genres d'équipements plus petits sont fabriqués dans l'Ouest et ailleurs au pays, mais les grosses pièces sont toujours fabriquées dans l'Est.

M. McKnight: Je voudrais demander à M. LeClair plus de précision au sujet de CANAC. J'imagine qu'on perçoit CANAC comme étant un exportateur de services.

Pour la plupart des quelque 300 projets dont est responsable CANAC, s'agit-il de coentreprises avec des sociétés techniques canadiennes, ou s'agit-il plutôt d'une société qui travaille seule et qui continue à fonctionner sans coparticipation?

M. LeClair: Monsieur le président, je vais demander à M. Franklin de répondre plus précisément à cette question, mais une des caractéristiques de CANAC, c'est qu'elle s'est servi beaucoup des talents de ses propres experts, du moins par le passé, mais je ne saurais dire quel est le pourcentage de coentreprise avec d'autres sociétés canadiennes. Monsieur Franklin le sait peut-être, mais jusqu'à maintenant, CANAC a surtout utilisé les talents des experts du CN.

M. McKnight: Le mandat de CANAC n'est-il pas fondamentalement de créer un prototype, ou s'agit-il plutôt de consultations?

M. LeClair: Le mandat englobe tout. Il y y a eu beaucoup de consultations. Nous nous sommes également occupés de la gestion de sociétés de chemins de fer, de la construction de chemins de fer, en Afrique par exemple. C'est un peu un mélange.

Monsieur Franklin pourrait peut-être vous donner d'autres détails.

M. Franklin: Monsieur le président, nos activités s'étendent un peu partout sur la carte géographique. Dans les débuts de CANAC, nous nous sommes surtout préoccupés de la prestation de services, en nous servant des gens qui étaient disponibles au CN ou en rappelant au travail des retraités. Pendant cette période, ils ont surtout travaillé à la conception, mais non nécessairement à la construc[illegible] de lignes de chemins de fer. Cette dernière était faite par l[illegible]ays hôte dans la plupart des cas.

[*Texte*]

More recently we have branched out. We just won a contract, for instance, in the Cameroons in conjunction with Janin Construction where we provided the design of certain new railway bridges and they are actually going to do the construction. That is a type of joint venture that we are now engaged in as well. That was as a subcontractor.

We have also taken the lead to become the lead contractor, in conjunction with joint ventures other private sector companies, to provide turnkey operations, for instance, in the provision of signalling systems in Saudi Arabia. So we have traditionally been in just providing services, but we are branching out now because of the competition. Host countries like to have a package.

• 1155

Mr. McKnight: With the packages as they are being developed, and historically, what proportion of the contract, or what proportion of the project, would be Canadian source materials? Or is that a criterion that the corporation uses in establishing its projects and its recommendations?

Mr. Franklin: I think it is virtually 100% Canadian, where the materials are available in Canada. Certainly all of the human resources that Canac contracts for are Canadian sources, and where it is possible to use Canadian equipment, we do. Sometimes the host country has the resources within the country and will not include that as part of the contract. They will specifically exclude it.

Mr. McKnight: Just one other question on it, then. I find it a worthwhile project. I find it something that Canada is now developing into in the service industry in supplying this type of expertise. Within Canada, who would be your major competitors . . . the SNC? Or would it be . . .

Mr. Franklin: Canadian Pacific has a consulting firm.

Mr. McKnight: —Lavalin.

Mr. Franklin: Yes. The most serious competition comes from other government organizations in other countries, because they are provided with less than market rate interest funds; British Railway in particular . . .

Dr. LeClair: The Chinese.

Mr. Franklin: —the French and the Italians, will support their government-armed consulting company with these lower rates.

Mr. McKnight: And what you find is that you are competing against crédit-mixte type of financing.

Mr. Franklin: Yes.

Mr. McKnight: There is also aid-related financing, such as the French do in a big way, to the detriment of other countries.

[*Traduction*]

Nous avons récemment étendu nos activités. Nous venons de décrocher un contrat au Cameroon, de concert avec Janin Construction. Nous allons travailler à la conception de nouveaux ponts de chemins de fer alors que Janin en fera la construction. Voilà le genre de coentreprise où nous sommes engagés également. Nous le sommes en tant que sous-traitants.

Nous avons également pris la direction, en tant qu'entrepreneur principal, avec d'autres compagnies du secteur privé, en coentreprise, pour fournir des services clés en mains, la prestation par exemple de systèmes de signalisation en Arabie Saoudite. Par conséquent, depuis toujours on ne fait qu'offrir des services, mais maintenant nous élargissons notre champ d'activités à cause de la concurrence. Les pays hôtes aiment bien recevoir un tout complet.

M. McKnight: Dans ce service global ou ce tout complet, par le passé quelle partie du contrat, ou du projet, se compose de matériaux provenant du Canada? La société a-t-elle établi des critères pour ses projets et ses recommandations?

M. Franklin: C'est pratiquement complètement canadien, lorsque les matériaux sont fabriqués au Canada. Il est évident que toutes les ressources humaines proviennent de sources canadiennes pour tous les contrats de Canac, et lorsqu'il est possible de se servir de matériel canadien, nous le faisons. Il arrive parfois que le pays hôte dispose de ressources au sein du pays et ne les inclut pas dans le contrat. Il l'exclut expressément.

M. McKnight: Je voudrais vous poser une autre question à ce sujet. À mon avis, il s'agit d'un projet qui en vaut la peine. Je trouve intéressant que le Canada s'engage maintenant dans l'industrie des services et offre ce genre de compétence. Qui sont au Canada vos concurrents les plus importants . . . est-ce S.N.C.? Ou est-ce que ce serait . . .

M. Franklin: Le Pacifique Canadien a une société de consultants.

M. McKnight: . . . Lavalin.

M. Franklin: Oui. La concurrence la plus sérieuse nous vient d'autres organisations gouvernementales dans d'autres pays, car elles disposent de fonds dont les taux d'intérêt sont inférieurs à ceux du marché; je pense à *British Railway* surtout . . .

M. LeClair: Aux Chinois.

M. Franklin: . . . aux Français et aux Italiens, ces gouvernements appuient leurs sociétés de consultants en leur accordant des taux moins élevés.

M. McKnight: Vous êtes donc en concurrence avec un type de financement à crédit mixte.

M. Franklin: Oui.

M. McKnight: Il y a également le financement relié à l'aide, les Français sont très forts dans ce domaine, et cela au détriment des autres pays.

[*Text*]

Mr. Franklin: Yes, that is correct. It is a highly competitive field to be in.

Just one other comment, perhaps, Mr. McKnight. We also sometimes act as a consultant to a country to acquire the equipment for that country, and in a case like that we operate as a liaison between the country and the manufacturer, and we will use Canadian manufacturers in a case like that.

Mr. McKnight: Do you find any impediment to the assembling of consortia within Canada? Is there any impediment under our combines act? Is there a restriction by going together to the joint venture outside of Canada?

Mr. Franklin: No. We have not faced anything like that at all.

Mr. McKnight: Thank you.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. McKnight.

Mr. Turner: Mr. LeClair, getting back to the cutbacks in London, Ontario, I believe you said you were going to go to London. Can you give me a specific time? You said about three or four . . .

Dr. LeClair: Within the next two weeks.

Mr. Turner: Within the next two weeks.

Mr. Lawless, you have had a lot of experience. How about our hotbox detectors?

Mr. Lawless: We have found in railroads all over North America that the hotbox detectors have been very effective so far. As a matter of fact they are the major activity that most railroads engage in in detection.

Mr. Turner: Are you aware that on February 3, train 423, with 80 cars—the head engineman, after operating over three hotbox detectors—the head trainman was looking the train over on a curve and on the side noticed a few sparks. He informed the engineman, who looked back on the train on entering straight track and saw the sparks were coming from a car on his side . . . the 14th car. He immediately applied the brake and the burn-off journal was on in a car of steel. So something . . .

Mr. Lawless: I am not aware of that, Mr. Chairman, specific instance. But there have been failures, and one of the things we are doing today is converting our specific hotbox detectors we have now in the detection system to analogue, which we are finding is much more reliable. That is in process at the moment.

Mr. Turner: Dr. LeClair, you are conducting a mail survey of your employees in all regions of the country. I believe there are 2,124 CN employees. Can you give me the reason why you are doing it now? Why was it not done many, many years ago? And why did we give up the ship by rail committee, which was a monthly meeting between local management and local union officials? Sometimes, any person who worked on the railroad who had a beef, or was talking about safety, this is where these

[*Translation*]

M. Franklin: C'est exact. C'est un domaine extrêmement concurrentiel.

J'aimerais vous faire une autre remarque peut-être, monsieur McKnight. Nous agissons parfois comme consultants pour un pays afin d'acheter de l'équipement pour ce pays, nous agissons donc comme agents de liaison entre le pays et le fabricant. Nous recourons à des fabricants canadiens dans un cas comme celui-là.

M. McKnight: Voyez-vous des obstacles à la formation de consortiums au Canada? Y a-t-il des obstacles dans le cadre de notre loi sur les coalitions? Y a-t-il des limites pour les coentreprises à l'extérieur du Canada?

M. Franklin: Non. Nous n'avons fait face à aucune difficulté de ce genre.

M. McKnight: Je vous remercie.

Le vice-président: Merci, monsieur McKnight.

M. Turner: Monsieur LeClair, revenons à la question des réductions à London en Ontario, vous avez dit, je crois, que vous alliez vous y rendre. Pouvez-vous nous dire à quel moment précis? Vous avez parlé de trois ou quatre . . .

M. LeClair: D'ici deux semaines.

M. Turner: Je vois.

Monsieur Lawless, vous avez beaucoup d'expérience. Qu'en est-il des détecteurs de surchauffe de coussinets?

M. Lawless: Nous nous sommes rendu compte pour toutes les lignes de chemins de fer en Amérique du Nord que les détecteurs du surchauffe ont été très efficaces jusqu'à maintenant. En réalité, ils sont, pour la plupart des lignes de chemins de fer, leur principale activité de détection.

M. Turner: Est-ce que vous savez que le 3 février, le train 423, qui comprenait 80 wagons—le mécanien principal, après avoir fait passer le train sur trois détecteurs de surchauffe de coussinets—le serre-frein principal en regardant le train s'engager dans une courbe s'est rendu compte qu'il y avait quelques étincelles. Il en a informé le mécanicien qui lorsque le train s'est engagé sur une voie droite s'est rendu compte que les étincelles provenaient d'un wagon de son côté—le 14e wagon. Il a immédiatement appliqué les freins en se rendant compte de ce problème sur le wagon d'acier. Par conséquent . . .

M. Lawless: Je n'étais pas au courant de la chose, monsieur le président. Il y a eu évidemment des lacunes, mais une des choses que nous faisons présentement, c'est de convertir nos détecteurs de boîtes de surchauffe actuelles dans le système de détection à un système analogique, que nous trouvons plus fiable. Nous sommes en train de faire ce changement.

M. Turner: Monsieur LeClair, vous êtes en train de faire une enquête par la poste sur le compte de vos employés dans toutes les régions du pays. Je crois que le CN compte 2,124 employés. Pouvez-vous me dire pourquoi vous faites cette enquête? Pourquoi n'a-t-elle pas été faite bien avant cela? Pourquoi avons-nous abandonné le Comité des transports par chemins de fer qui tenait une réunion mensuelle à laquelle assistaient des directeurs locaux et des représentants locaux des syndicats également? Parfois, un employé de chemin de fer

[*Texte*]

problems were brought forward; and therefore they were on an ongoing *sinaudible—Editor*], month after month after month.

• 1200

Dr. LeClair: Mr. Chairman, Mr. Masse will comment on the mail survey, why it was not done many years ago. I think we do those fairly routinely.

On the ship-by-rail committee, I am not aware of this one, but I think it has another name, and Mr. Lawless will comment on that.

The Vice-Chairman: Okay. I will ask Mr. Masse to reply first.

Mr. Masse: On the first question regarding this questionnaire, this has been done from time to time. It is really to get an appreciation from our employees as to what they think about the company, its area of activities, its policies, and in our advertisement program each year we have to address a number of publics, and those publics include our employees. The real purpose is to get their input and their opinion.

The Vice-Chairman: Mr. Lawless, the other part of the question.

Mr. Lawless: In connection with the ship-by-rail committee, that goes back a long way, Mr. Turner.

Mr. Turner: That is right.

Mr. Lawless: I cannot specifically indicate why those committees were terminated. My recollection would be, though, that they were replaced by other committees that are called the co-op committees—between the employees and/or unions and the officers of the company. In some cases those are active and are very, very efficient. In others the interest has lagged. That is one of the things we are looking at now; to determine how we can get back into more of those co-op committees in every region.

Mr. Turner: Well then, will you take a serious look and see if that committee cannot be reinstated, because it did a good job? They met, I think, on a month-to-month basis and the problems were brought forward as the various employees saw them occurring during their daily course of working on the railroad. Therefore we eliminated a lot of problems, a lot of accidents, because everybody was looking out, hoping that these problems would be brought to the officials of the local office. To me it was a good program and did not cost the company a thing because everybody was on their day off when they went to appear before the committee.

Mr. Lawless: Could I just make sure the record is clear on this one? Some of those committees are operating, not by that name, in some regions, but they are not operating in every region. We will look at that again.

Mr. Turner: Thank you, sir.

[*Traduction*]

qui avait un grief ou des craintes au sujet de la sécurité pouvait y évoquer ses problèmes et il pouvait donc donc [*inaudible—rédacteur*] mois après mois après mois.

M. LeClair: Monsieur le président, M. Masse traitera du sondage postal il nous dira pourquoi il n'a pas été fait il y a déjà des années. Nous les faisons de façon assez routinière.

En ce qui concerne ce comité de consultation, je ne connais pas celui que vous mentionnez et je crois, de toute façon, qu'il porte un autre nom et je vais demander à M. Lawless de vous en parler.

Le vice-président: Bien. Je vais demander à M. Masse de répondre d'abord.

M. Masse: En ce qui concerne le questionnaire, nous en avons envoyé à intervalles irréguliers. Il s'agissait en fait de déterminer ce que nos employés pensent de la compagnie, de sa gamme d'activités, de ses politiques, car dans notre programme publicitaire à chaque année, nous nous adressons à divers publics et l'un de ces publics est constitué de nos propres employés. L'objet de ce questionnaire était donc de connaître leur point de vue et de les faire participer.

Le vice-président: Monsieur Lawless, en réponse à la deuxième partie de la question.

M. Lawless: En ce qui concerne ce comité de consultation, cela remonte à bien longtemps, monsieur Turner.

M. Turner: C'est vrai.

M. Lawless: Je ne peux pas vous dire exactement pourquoi ces comités ont été supprimés. Je crois qu'ils ont été remplacés par d'autres intitulés comités de coopération, regroupant les employés et les syndicats et les cadres de l'entreprise. Dans certains cas, ces comités sont très actifs et extrêmement efficaces, dans d'autres l'intérêt manifesté est moins grand. Nous essayons actuellement de déterminer comment on pourrait remettre sur pied davantage de ces comités de coopération dans chaque région.

M. Turner: Voulez-vous dans ce cas-là examiner la chose de près et envisager de restaurer ce comité car il faisait un excellent travail? Je crois savoir qu'il se réunissait mensuellement et que les employés y évoquaient les problèmes quotidiens qu'ils rencontraient dans leur travail. Cela permettait de résoudre un grand nombre de ces problèmes, de prévenir beaucoup d'accidents car tout le monde était à l'affût pour pouvoir porter ces problèmes à l'attention des responsables du bureau local. À mes yeux, cela était un bon programme et ne coûtait pas un sou à la compagnie car ce comité se réunissait pendant les jours de repos.

M. Lawless: J'aimerais préciser une chose: certains de ces comités se réunissent encore, pas sous ce nom, dans certaines régions, mais non pas dans toutes. Nous allons revoir cela.

M. Turner: Je vous remercie.

[*Text*]

What is the status of CN-CP purchase of Conrail? And Mr. Atwell of CANCOM corporation, is he now out of the bidding for the purchase of the Canadian division of Conrail?

Dr. LeClair: Mr. Lawless will answer that question on the Canada Southern.

Mr. Lawless: If the reference is to the Canada Southern Railway and the tunnel, it is still very active. We will be appearing before the Canadian Transport Commission as soon as they call the hearing dates. They may even have called them, but I know they are going to be held before the fall. At that time the applications that have been made by CN-CP and any other purchaser will be heard by the CTC and ruled upon.

Our arrangements with Conrail to purchase the Canada Southern are virtually finalized. I cannot comment on CANCOM, other than the fact they are expressing an interest to buy that property.

Mr. Turner: Here are a few items that were brought to my attention in the London area. These have not been resolved for a long time. The slag ballast, first-aid classes were promised last June. They are still waiting to have the classes. First-aid kits on engines promised but still waiting. Walkway on bridges promised if money available. Brush along the right-of-way. Minimum effort as far as the employees are concerned. Shoulders along the right-of-way in doubt.

It all seems to be dollars and cents. The boys say the bottom-line money seems to be available to buy other companies and other railroads, but limited budget money to keep our railroad the way it was or should be.

Mr. Lawless: Mr. Chairman, I cannot keep up with Mr. Turner; I cannot write that fast. If we can get that list we would be glad to give him specific comments on each one of the areas he has identified.

• 1205

Mr. Turner: Perhaps, sir, when Dr. LeClair comes to London I can arrange for a meeting. We will get everything off the boys' chests. We will see if we cannot make it a first-class railroad, because in Donald Gordon's day it was the number one railroad in North America. In fact the presidents of all the American railroads said that when they rode between Sarnia, Chicago and Montreal, it was the finest roadbed in North America, and I think we should strive to repeat that.

Dr. LeClair: Mr. Chairman, I have to say that it still is number one.

Mr. Turner: Not in the opinion of your employees, sir.

The Vice-Chairman: All done?

I will now call on Mr. Mazankowski.

[*Translation*]

Où en est l'acquisition de *Conrail* par CN-CP? Et M. Atwell, de *CANCOM*, a-t-il maintenant abandonné l'idée d'acheter la division canadienne de *Conrail*?

M. LeClair: M. Lawless va répondre.

M. Lawless: Si vous parlez de *Canada Southern Railway* et du tunnel, nous poursuivons très activement notre projet. Nous allons comparaître devant la Commission canadienne des transports aussitôt qu'elle aura fixé les dates de l'audience. Peut-être les a-t-elle déjà annoncées, mais elles se tiendront de toute façon avant l'automne. Le CN et le CP vont présenter notre requête et tout autre acquéreur en fera autant et la C.C.T. tranchera.

Notre accord avec *Conrail* en vue de l'acquisition de *Canada Southern* est pratiquement conclu. Je ne sais pas ce qu'il en est de *CANCOM*, sinon qu'elle est également intéressée à acheter cette filiale.

M. Turner: Voici plusieurs points sur lesquels on a attiré mon attention dans la région de London, ce sont les problèmes qui restent en souffrance depuis très longtemps. Les ballasts de mâchefer . . . Des cours de premiers soins ont été promis en juin dernier, mais n'ont pas encore été organisés. Des trousses de premiers soins sur les locomotives ont été promises mais non encore fournies. Des passerelles sur les ponts ont été promises si on trouvait des fonds. Broussailles le long des voies. Manque de zèle de la part des employés. Epaulement douteux de long des voies.

Chaque fois, ce ne sont que des petites sommes qui seraient nécessaires. Les gens trouvent que l'on ne semble jamais manquer d'argent lorsqu'il s'agit d'acheter d'autres compagnies ou d'autres lignes, mais qu'on manque toujours d'argent pour entretenir le chemin de fer comme il le faudrait ou comme on le faisait.

M. Lawless: Monsieur le président, M. Turner va trop vite pour moi, je ne peux pas écrire aussi vite. S'il veut me remettre cette liste, je vais me renseigner sur chacun des problèmes qu'il a évoqués.

M. Turner: Peut-être pourrais-je organiser une rencontre lorsque M. LeClair viendra à London. Comme cela, tout le monde pourra vider son sac et nous verrons comment on pourra de nouveau en faire une ligne de première classe car, du temps de Donald Gordon, c'était la ligne nº 1 en Amérique du Nord. De fait, les présidents de toutes les compagnies ferroviaires américaines disaient, lorsqu'ils empruntaient la ligne Sarnia—Chicago—Montréal, que c'était la meilleure voie de toute l'Amérique du Nord et je crois qu'il faudrait essayer de revenir à cet état de choses.

M. LeClair: Monsieur le président, elle reste encore la première.

M. Turner: Ce n'est pas l'avis de vos employés, monsieur.

Le vice-président: Terminé?

Je donne la parole à M. Mazankowski.

[*Texte*]

Mr. Mazankowski: Mr. Lawless, you had an exchange with Mr. McKnight over the matter of jobs. I note that in speeches made by yourself, Mr. Campbell and other officials of CN, you keep referring to a recent federal study which identifies where the jobs will be created. For example, in a speech that you made in Vancouver, you referred to a federal study where this investment would in turn generate $8.5 billion in industrial sales to British Columbia. This would mean as many as 87,000 jobs and labour income of $3.1 billion.

Mr. Campbell referred to a recent federal study which estimated that Ontario will receive 28% of the total. It says here $16 million, but I am sure it is $16 billion worth of railway capital spending over the next decade, second among the provinces only to B.C., where the largest part of the planned expansion work is going to be done. He points out that Ontario will receive the greatest infusion of economic activity. If you have access to that federal government study would you be prepared to share it with the committee?

Mr. Lawless: Mr. Chairman, I would like to answer that this way. I will be pleased to give the specific title of that study and what its source is; however, I do not have it with me. I think it would be more appropriate if we indicated what the title of the study is, the source, and perhaps Mr. Mazankowski could get it in whatever way he gets studies like that.

Mr. Mazankowski: Can you give us the name?

Mr. Lawless: I will give it to you. I do not have it with me, sir.

Mr. Mazankowski: Oh, I see.

Mr. Lawless: I will make that available to the committee as soon as I can get my hands on the specific title.

Mr. Mazankowski: I would like to turn to the CN hotels and tower section. If you look at your 1982 annual report, it is noted that in 1980 there was a net income of $2.5 million for the CN hotels and tower section of the company. On examination, it has been revealed that something like $2.484 million was generated as a result of the Hilton operated chain. This left a $93,000 profit, for $127 million worth of investment for those operations excluding the Hilton operations. Now, I understand it is company policy to dispose of the Hilton managed hotels, which I suspect would only create a continuation of losses in that particular sector.

I note that in 1981-1982 the profit trend line went down rather dramatically. I suspect that in 1981 and in 1982 the Hilton chain still operated some of the hotels. I wonder if you could give me a similar breakdown for those years and what you foresee in the year 1983, in terms of a profit picture for the CN hotels and tower chain, bearing in mind that there is $127 million worth of investment. By golly, it really is a loser. So what are you going to do about it?

[*Traduction*]

M. Mazankowski: Monsieur Lawless, vous avez parlé l'autre jour avec M. McKnight de l'emploi. J'ai remarqué que, dans vos discours, ainsi que dans ceux de M. Campbell et d'autres responsables du C.N., vous ne cessez de mentionner une étude fédérale récente qui indique où les emplois seront créés. Par exemple, dans un discours que vous avez prononcé à Vancouver, vous avez parlé d'une étude fédérale qui indiquerait que cet investissement produirait un chiffre d'affaire de 8.5 milliards de dollars pour les fournisseurs de Colombie-Britannique. Cela se traduirait par 87,000 emplois et une masse salariale de 3.1 milliards de dollars.

M. Campbell a mentionné une étude fédérale récente indiquant que l'Ontario recevrait 28 p. 100 du total. On dit ici 16 millions de dollars, mais je suis sûr qu'il s'agit plutôt de 16 milliards de dollars d'investissements ferroviaires sur les dix prochaines années, la province venant en deuxième position derrière la Colombie-Britannique où la plus grande partie des travaux d'expansion doivent être réalisés. Il souligne que l'Ontario bénéficiera de la plus grande injection d'activités économiques. Si vous avez accès à cette étude du gouvernement fédéral, seriez-vous disposés à la faire connaître à notre Comité?

M. Lawless: Monsieur le président, je dirai ceci. Je vous indiquerais avec plaisir le titre exact de cette étude et son auteur, mais je ne l'ai pas ici. Il serait peut-être plus convenable que je vous en donne le titre et la source et M. Mazankowski pourra alors se la procurer de la façon habituelle.

M. Mazankowski: Comment s'intitule-t-elle?

M. Lawless: Je vais vous donner le titre, mais je ne l'ai pas ici.

M. Mazankowski: Ah bon.

M. Lawless: Dès que je retrouverai le titre, je le communiquerai au Comité.

M. Mazankowski: J'aimerais maintenant aborder la division des hôtels et de la tour du C.N. Si je regarde votre rapport annuel, en 1980, vous aviez un revenu net de 2.5 millions de dollars provenant de la division des hôtels et de la tour du C.N. Or, on a appris que 2.484 millions de dollars ont été apportés par la chaîne gérée par Hilton. Ceci ne laisse qu'un profit de 93,000 dollars, si l'on exclue les hôtels gérés par Hilton, pour un investissement de 127 millions de dollars. Je crois savoir que la société envisage de se défaire des hôtels gérés par Hilton, ce qui ne ferait que perpétuer les pertes enregistrées dans ce secteur en particulier.

Je remarque qu'en 1981-1982, la courbe des recettes a chuté de façon spectaculaire. Je crois qu'en 1981 et en 1982, la chaîne Hilton continuait à gérer certains des hôtels. Pourriez-vous nous donner les chiffres correspondants pour ces années et nous dire quels résultats vous prévoyez en 1983 pour les hôtels et la tour, sachant qu'il s'agit d'un investissement de 127 millions de dollars? Grand Dieu, c'est vraiment un secteur déficitaire. Qu'allez-vous en faire?

[*Text*]

• 1210

Dr. LeClair: Mr. Chairman, Mr. Franklin will get involved in the details. But before he does, there is an inference here in your question, sir, that I would like to clarify.

Hilton had a contract with CN that was 25 years old. It terminated on December 31, 1983. For the last month and a half, Hilton has no longer been managing the Queen Elizabeth, the Hotel Vancouver and the Place Ville Marie restaurants.

We have negotiated for quite a while with Hilton and, as proof that we never doubted their ability to manage hotels, we did offer to them the management of all the hotels—not only the Queen Elizabeth, the Vancouver and the restaurants, but all of the chain. After many months of negotiations, we came to the conclusion, and I think so did they, that there was no way we could get together on a new contract.

As to the old contract—Mr. Franklin will get involved in this—I think the facts are a little different, at least in their implication. We are convinced that we are not going to lose money because of their departure—quite the contrary. In the hotel business return on investment, at best, does not provide for a second layer of profit taking. In other words, if you are the owners of a hotel it is very difficult to have enough profit in that industry for somebody else to manage it and take a healthy profit from it. Mr. Franklin, for example, will probably give you the amount of profit that Hilton made in those years compared with the amount of profit we made on those properties, and that is very revealing.

Mr. Mazankowski: Your profit . . .

Dr. LeClair: I think, sir, if you wait, you will see that the figures are not exactly . . .

Mr. Mazankowski: I can only say that I sense that you are quite satisfied with the return on investment. I have an exchange of correspondence here between Mr. Axworthy and Mr. Blenkarn, where he states, and I quote for the record:

> I assure you that CN has not been satisfied with the return from the CN Hotel and Tower division and new managers have been appointed in an attempt to improve the situation.

I sense that he is not happy, because apparently there is some sense within your own company that you are not happy with the return on investment.

Dr. LeClair: Mr. Chairman, I have to object. I did not indicate—if I did I will correct that—I did not indicate in any way, shape, or form, by insinuation or otherwise, that I was satisfied with the returns on the hotel, quite to the contrary. What we are trying to do is to improve the return on investment and that is why we terminated the contract with Hilton.

Perhaps Mr. Franklin can give you the figures and then we can discuss them again.

Mr. McKnight: Mr. Chairman . . .

The Vice-Chairman: Okay. Well . . .

[*Translation*]

M. LeClair: Monsieur le président, M. Franklin entrera dans les détails mais, auparavant, il y a un sous-entendu dans votre question que j'aimerais lever.

Hilton a signé un contrat avec le CN il y a 25 ans. Celui-ci a expiré le 31 décembre 1983. Hilton ne gère plus le Reine Elizabeth, l'Hôtel Vancouver et les restaurants de la Place Ville Marie depuis un mois et demi.

Nous avons négocié pendant pas mal de temps avec Hilton et, pour prouver que nous n'avons jamais douté de sa capacité de gérer des hôtels, nous lui avons offert la gestion de tous nos hôtels—pas seulement le Reine Elizabeth, le Vancouver et les restaurants, mais toute la chaîne. Après de nombreux mois de négociations, nous sommes venus à la conclusion, et Hilton de même, que nous ne parviendrions pas à nous entendre sur un nouveau contrat.

Pour ce qui est de l'ancien contrat—M. Franklin vous en parlera en détail—les faits sont un peu différents de ce que vous les avez présentés. Nous sommes convaincus que nous n'allons pas perdre d'argent du fait du départ d'Hilton—bien au contraire. Dans le secteur hôtelier, le rendement de l'investissement ne permet pas une double distribution de profits. Autrement dit, si vous êtes le propriétaire d'un hôtel, il est très difficile de dégager suffisamment de profit pour en confier la gestion à quelqu'un d'autre et en tirer quand même un bénéfice appréciable. M. Franklin vous indiquera le montant des bénéfices réalisés par Hilton pendant ces années, comparés aux profits que nous avons nous-mêmes retirés, et ce sera très révélateur.

M. Mazankowski: Votre profit . . .

M. LeClair: Si vous voulez attendre, vous verrez que les chiffres ne sont pas exactement . . .

M. Mazankowski: J'ai l'impression que vous vous dites assez satisfaits du rendement de l'investissement. J'ai ici un échange de correspondance entre M. Axworthy et M. Blenkarn où il dit et je cite:

> Je vous assure que le CN n'est pas satisfait du rendement de la section hôtels et tour du CN et que de nouveaux gestionnaires ont été nommés pour tenter d'améliorer la situation.

J'ai l'impression qu'il n'est pas satisfait parce que, apparemment, au sein même de la société, on n'est pas satisfait du rendement de l'investissement.

M. LeClair: Monsieur le président, je fais objection. Je n'ai pas dit—et si je l'ai fait, je rectifie—je n'ai dit en aucune façon, sous aucune forme, par allusion ou autrement, que j'étais satisfait du rendement de l'hôtel, bien au contraire. Ce que nous essayons de faire est d'améliorer le rendement de l'investissement et c'est pourquoi nous avons résilié le contrat avec Hilton.

Peut-être M. Franklin va-t-il pouvoir vous donner les chiffres et nous pourrons en reparler.

M. McKnight: Monsieur le président . . .

Le vice-président: Bien.

[*Texte*]

Mr. McKnight: Mr. Chairman, just on a brief point of order. I do not want it taken out of my colleague's time, but I have to leave. I wondered whether we were going to meet this afternoon—if we are, fine.

The Vice-Chairman: The indication seems to be that there is no need. We only have two speakers left on the second round. How many more rounds do you feel are required?

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, there are some others who have had to go to other committee meetings and that makes it somewhat difficult. I have several questions and I hope I can get on before we conclude. You know, we do not have the opportunity to have CN before us too often. Some of the questions necessitate long answers; that is the only way we can get the facts.

The Vice-Chairman: They will be here in a month, after we get their 1983 report.

Mr. Mazankowski: It might be all right.

The Vice-Chairman: Mr. Blaikie.

Mr. Blaikie: Mr. Chairman, I have no objection to going on this afternoon, so do not try to cut things off at 12.30 p.m. on my account.

The Vice-Chairman: I am not saying that we have an objection, I am here to fulfil a need. The notice was for this morning and we expected that the procedures would indicate how seriously we needed more time this afternoon.

Mr. McKnight: Just on that point, then, before you make your decision, because you can make it after I have left if all the needs of the other members have been fulfilled, could I ask, through you, Mr. Chairman, if CN could table the activities for CANAC over the last four or five years? It is a little-known entity of your corporation. I only found out about it because of my responsibilities in connection with international trade with our party. I would very much like to be able to take a look at your activities, the countries and the sourcing.

• 1215

The Vice-Chairman: All right. Do you agree to table that?

Dr. LeClair: Oh, yes. I definitely will.

The Vice-Chairman: Then that will be done. Please continue, Mr. Mazankowski. Or are we going to let Mr. Franklin respond?

Mr. Mazankowski: Yes.

The Vice-Chairman: Mr. Franklin, would you respond on hotels?

Mr. Franklin: Mr. Chairman, I believe we provided the committee with a breakdown of the profit and loss from each hotel for 1982 as part of our last appearance here. But just to take a look at 1983—and I will give you some advance numbers in that regard—when I give them to you I do not mean to imply anything with regard to the Hilton management.

[*Traduction*]

M. McKnight: Monsieur le président, un bref rappel au Règlement. Je ne veux pas empiéter sur le temps de mon collègue, mais je vais devoir partir. J'aimerais savoir si nous allons nous réunir cet après-midi. Si c'est le cas, très bien.

Le vice-président: Il semble que ce ne soit pas nécessaire. Je n'ai que deux noms sur ma liste pour le deuxième tour. Vous pensez avoir besoin de combien de tours?

M. Mazankowski: Monsieur le président, d'autres membres ont dû aller assister à d'autres réunions de comité et cela complique un peu les choses. J'ai plusieurs questions et j'espère pouvoir les poser. Nous n'avons pas très souvent l'occasion d'entendre le CN et certaines des questions nécessitent de longues réponses si on veut aller au fond des choses.

Le vice-président: Les représentants du CN reviendront dans un mois lorsque nous recevrons leur rapport de 1983.

M. Mazankowski: Cela pourra aller.

Le vice-président: Monsieur Blaikie.

M. Blaikie: Monsieur le président, je n'ai pas d'objection à siéger cet après-midi, aussi n'essayez pas de couper court à 12h30 à cause de moi.

Le vice-président: Je n'ai pas dit que j'étais contre, nous sommes là pour répondre à un besoin. La convocation était pour ce matin et nous attendions de voir s'il serait nécessaire de tenir une réunion cet après-midi.

M. McKnight: Dans ce cas, avant que vous ne preniez une décision, car vous pourrez le faire après mon départ si tous les autres membres sont satisfaits, pourrais-je demander au CN s'il lui serait possible de déposer le rapport sur les activités de CANAC des quatre ou cinq dernières années? C'est une division peu connue de votre société et je n'en ai entendu parler qu'à cause de mes responsabilités vis-à-vis du commerce international au sein de notre parti. J'aimerais beaucoup jeter un coup d'oeil sur vos activités, les pays et l'origine des fonds.

Le vice-président: Très bien. Acceptez-vous de déposer ce rapport?

M. LeClair: Oh oui, très certainement.

Le vice-président: Ce sera donc fait. Veuillez poursuivre, monsieur Mazankowski. Ou bien allons-nous laisser M. Franklin répondre?

M. Mazankowski: Oui.

Le vice-président: Monsieur Franklin, voulez-vous répondre à la question sur les hôtels?

M. Franklin: Monsieur le président, je crois que nous avons remis au Comité un état des profits et des pertes de chaque hôtel en 1982, lors de notre dernière comparution. Si nous regardons maintenant les chiffres de 1983—et je vais vous remettre quelques chiffres préliminaires—je ne veux pas porter de jugement, ce faisant, sur la gestion du Hilton.

[*Text*]

The fluctuation in the profitability of a hotel is largely dependent upon the economy. A lot of business travellers, when business is down, do not travel. Some cities get hurt worse than others and indeed Montreal and Vancouver, where they happen to operate, was severely hit during the depth of the recession. So I do not mean to imply anything by these figures. But here they are.

In 1983, the hotel chain will probably operate in a deficit position of about $2.8 million. On the properties that CN operated itself, including the Tower, we will probably make in the order of $400,000. On the three properties that Hilton managed for us—and I am talking now about Montreal, Vancouver and certain restaurants that are in the Place Ville-Marie complex, those operations will lose in the order of $5.4 million. If it were not for a retroactive adjustment of some $2.2 million, because of back taxes and certain wage expenses which we had accrued for in prior years but which we did not have to pay, we would have had a loss of around $4 million in total. But with the $2.2 million adjustment, we will probably end up around $2.8 million. I reiterate, the operations that were conducted by Hilton lost $5.4 million.

Mr. Mazankowski: Why has there been such a turnaround in the Hilton operation? In 1980 they contributed a profit of $2.484 million and it would appear that they had a fairly good track record. Why would that have shifted so dramatically in 1983?

Mr. Franklin: The numbers that you are quoting did not include the interest expense against those hotels. The numbers I have given you are all-inclusive and include the interest expense on the investment on those hotels. We would have to adjust your numbers to include the interest allocated against the Hotel Vancouver and the Queen Elizabeth to make a meaningful comparison.

One other thing. During the time those hotels were losing $5.4 million for CN, Hilton's management contract paid them in the order of $800,000. So while we were losing $5.4 million, they were making about $800,000 on the operations.

Mr. Mazankowski: Okay. On the question of pensions, when you are providing the committee with the average pension received, I wonder if it would be possible to break the average down to those who have retired 10, 12, 15 years ago, because I think it would be important for the committee to get some scope on this. As I understand it, once again it is the older retirees who are really faced with the difficulty. And might I just simply ask: Having regard to that fact—and I think representations have been made on numerous occasions—is there any consideration being given to further adjustments for these older retirees, to give them some fair and decent adjustment that might more accurately reflect the inflation and cost of living increases they have experienced?

The Vice-Chairman: Mr. Masse.

Mr. Y.H. Masse: Mr. Chairman, for the record I would like to take the opportunity to indicate that in 1983 we made an adjustment for those pensioners. I think the point was made before Mr. Skelly came into the room. Insofar as the future is

[*Translation*]

Les fluctuations de la rentabilité d'un hôtel est fonction essentiellement de l'économie. En période de ralentissement, les hommes d'affaires sont beaucoup moins nombreux à voyager. Certaines villes sont touchées plus durement que d'autres et, effectivement, Montréal et Vancouver ont été durement frappées au plus fort de la récession. Ces chiffres ne sont donc pas nécessairement significatifs, mais les voici.

En 1983 la chaîne va probablement enregistrer un déficit d'environ 2.8 millions de dollars. Dans le cas des hôtels que le CN gère lui-même, y compris la tour, nous allons probablement enregistrer un excédent de 400,000$. Les trois établissements que Hilton gère pour nous—c'est-à-dire Montréal, Vancouver et certains restaurants de la Place Ville-Marie, les pertes seront de l'ordre de 5.4 millions de dollars. S'il n'y avait pas un rajustement rétroactif de quelque 2.2 millions de dollars, du fait d'arriérés d'impôt et de dépenses salariales pour lesquelles nous avions accumulé des réserves mais que nous n'avons pas eu à payer, nous aurions essuyé une perte totale d'environ 4 millions de dollars. Grâce au rajustement de 2.2 millions de dollars, nous finirons probablement avec une perte de 2.8 millions de dollars. Je répète donc que les établissements gérés par Hilton ont perdu 5.4 millions de dollars.

M. Mazankowski: À quoi est dû un tel renversement de situation? En 1980, Hilton a accusé un profit de 2.484 millions de dollars et ces résultats semblent avoir été assez bons au fil des années. Pourquoi un renversement aussi spectaculaire en 1983?

M. Franklin: Les chiffres que vous avez cités ne comportaient pas le service de la dette de ces hôtels. Ceux que j'ai indiqués sont des chiffres détaillés et englobent le service de la dette. Il faudrait rajuster vos chiffres pour y intégrer les intérêts servis au titre de l'Hôtel Vancouver et du Reine Elizabeth pour pouvoir comparer valablement.

Une autre chose. Dans le même temps où ces hôtels faisaient perdre 5.4 millions de dollars au CN, le contrat de gestion de Hilton lui assurait un honoraire de 800,000$. Ainsi, alors que nous perdions 5,4 millions de dollars, Hilton gagnait 800,000$.

M. Mazankowski: Bien. En ce qui concerne les retraites, vous nous avez cité le montant moyen de retraites versé, mais serait-il possible de nous indiquer les montants respectifs pour ceux qui ont pris leur retraite il y a 10, 12 et 15 ans, car ce serait intéressant pour nous de les connaître. Si je comprends bien, ce sont encore une fois les retraités les plus âgés qui éprouvent le plus de difficultés. Étant donné cela—et je crois qu'on l'a déjà demandé à de nombreuses reprises—envisagez-vous d'apporter d'autres ajustements aux pensions de ces retraités les plus âgés afin de leur donner un montant qui tienne mieux compte de l'inflation et du coût de la vie et qui leur assure un revenu plus juste et plus convenable?

Le vice-président: Monsieur Masse.

M. Y.H. Masse: Monsieur le président, je tiens à faire savoir que nous avons rajusté en 1983 ces retraites. Cela a été dit avant que M. Skelly ne se joigne à nous. Je ne peux rien

[*Texte*]

concerned, we cannot really confirm; we are going to advance recommendations in the very near future to make another adjustment for 1984.

• 1220

The Chairman: Mr. Blaikie, I take it.

Mr. Mazankowski: Can you give the committee any idea what your recommendation will be, so we can have the assurance that your heart is in the compassionate mould?

Dr. LeClair: Mr. Chairman, I would like to assure Mr. Mazankowski that our heart is in the right place, but this recommendation would be made to the board of directors within the next 10 days, and it is from management, and I think we cannot at this moment —because it is not necessarily company policy. It would have to be judged by the directors, and that will be done 10 days from now.

The Vice-Chairman: The point is well made.

Mr. Mazankowski: I have a question having to do with the CN's attempted acquisition of the Milwaukee Road Railway. Could you give us the status of that? I understand there is some doubt about it now. Bidding has been opened up. What will be the impact if your bid to take over the operation fails? I note that Mr. Horner is on record as saying that this was a very desirable acquisition in light of the commodities moved, transported, between western Canada and the United States. Could you I guess give the committee an update on what your strategy is in that regard?

Dr. LeClair: Mr. Chairman, the brevity of my comments is only dictated by the hour. We can elaborate on this now or later.

Mr. Mazankowski is quite right. There have been some very important developments recently. As you know, we had an offer to the trustee of the bankrupt Milwaukee Road to acquire the railway assets—the so-called core assets—of this, under certain conditions. The conditions were that there would be some interchange of traffic between the Grand Trunk and the Milwaukee. Those conditions proved to be very satisfactory indeed; more than our expectations, I think, on both sides.

The application that we had and a competing one by the Chicago Northwestern Railway were in front of the ICC. They were to give us, I think, some ruling at the end of March. But very recently the Soo Line, which as you know is controlled by Canadian Pacific . . . I think it is 52% owned by Canadian Pacific . . . has indicated—they have not made, I think, the official offer yet to the proper authorities, but they have indicated that they will match our offer, plus $40 million cash. That was completely unexpected, and it led to a revision by the bankruptcy judge. The bankruptcy judge has now ruled that that offer by the Soo Line has to be looked at by the trustee. He has ordered the trustee now to reopen the bids from all the railways that may have an interest, and has given them until February 29 to come up with these new bids.

You can understand how difficult this is for us at this time. It does indicate, though, one thing. It indicates that our offer

[*Traduction*]

confirmer pour l'avenir, mais nous allons très prochainement recommander un nouvel ajustement en 1984.

Le président: Monsieur Blaikie, je crois.

M. Mazankowski: Pourriez-vous nous donner une idée de ce que sera votre recommandation, afin que nous sachions que votre coeur penche du côté de la compassion?

M. LeClair: Monsieur le président, je peux assurer à M. Mazankowski que notre coeur penche du bon côté, mais nous allons adresser cette recommandation au Conseil d'administration d'ici une dizaine de jours, et rien n'est encore officiel. La décision appartiendra au conseil d'administration et sera rendue dans une dizaine de jours.

Le vice-président: Nous en prenons bonne note.

M. Mazankowski: J'ai une question concernant la tentative d'acquisition de *Milwaukee Road Railway* par le C.N. Où en sont les choses à ce sujet? Je crois savoir que cette acquisition est devenue incertaine et que d'autres intéressés commencent à enchérir. Qu'arrivera-t-il si votre tentative échoue? J'ai remarqué que M. Horner a déclaré que cette acquisition était très souhaitable étant donné le tonnage de freight transporté entre l'ouest du Canada et les États-Unis. Pourriez-vous nous dire quelle stratégie vous suivez à cet égard?

M. LeClair: Monsieur le président, la brièveté de ma réponse est dictée uniquement par l'heure. Nous pouvons vous donner toutes les précisions que vous souhaitez maintenant ou plus tard.

M. Mazankowski a tout à fait raison, la situation a évolué considérablement tout récemment. Comme vous le savez, nous avons soumis une offre au syndic de faillite de *Milwaukee Road*, afin d'acquérir l'actif—l'infrastructure—sous certaines conditions. Ces conditions étaient qu'il y aurait des échanges de mouvement entre *Grand Trunk* et *Milwaukee*. Ces conditions se sont avérées très satisfaisantes pour les deux parties, plus que nous ne l'espérions.

Notre demande, ainsi qu'une demande concurrente de la *Chicago Northwestern Railway*, ont été soumises à l'I.C.C. qui devait rendre une décision à la fin de mars. Très récemment, *Soo Line*, qui est sous contrôle du Canadien Pacifique—qui en est propriétaire je crois à 52 p. 100—a fait savoir qu'il offrait des conditions identiques aux nôtres, plus 40 millions de dollars en espèces. Je ne crois pas que l'offre ait été officiellement soumise aux autorités compétentes. Cela était tout à fait inattendu et a amené le juge de faillite à réviser sa décision. Il a maintenant décrété que le syndic de faillite doit examiner l'offre de *Soo Line*. Il lui a ordonné de rouvrir l'appel d'offres et d'inviter toutes les compagnies ferroviaires intéressées à présenter une soumission, et ce avant le 29 février.

Vous pouvez comprendre combien cela est difficile pour nous, mais cela montre cependant une chose, à savoir que

[*Text*]

was certainly a reasonable one in terms of Canadian National, since Canadian Pacific have judged that our offer plus $40 million cash is worth it to them.

Mr. Mazankowski: That was after the Crow windfall, though.

Dr. LeClair: I have no comments on that Bill.

We are now reviewing our options. A fourth railway, the Burlington Northern, has now decided or indicated that it might be involved in this. We are in the process now of reviewing our options; and it is very difficult for us to comment on this, for two reasons: they are in the process of being developed, and time is of the essence; and secondly, obviously if we commented on those publicly, then we would destroy any competitive advantage we might have, because the other three companies will not tell us publicly what they have in mind.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I have a couple more questions, if I could get on after Mr. Blaikie.

The Chairman: All right.

Mr. Mazankowski: Then it may not be necessary for us to meet this afternnon.

The Chairman: Okay.

Mr. Blaikie.

Mr. Blaikie: I would like to get back on the question of technological change. ..trpt - 34a - 1f

• 1225

However, before I do I hope that your experience with contracting out to Hilton is something that you will take some instruction from and I hope that we will see less contracting-out not only with regard to hotels but also with regard to the concerns that the maintenance away people have, concerns which if I had time I would bring up. I do not have time, but I know that they continue to be concerned about the amount of contracting-out, particularly their most recent concern with regard to the preplating of wood ties in the mountain region.

Going back to the question of technological change and safety, I appreciate that CN has been within the top three of the Class I railways as far as safety is concerned. No one is disputing that, but that does not mean that we ought not to ask difficult questions about changes that are coming up and that does not mean there is no room for improvement. We all know that just in the last two months two people have been killed at Symington yard, one just last week in the car shop and the fellow who was killed in the collision with the overpass. Since these kinds of events continue to happen, it seems to me that there is every reason for a continuing concern about safety.

I stand by my contention that for internal economic reasons many safety concerns have been sacrificed. We have seen section crew reduction. We have seen lack of attention to

[*Translation*]

l'offre que nous avons faite était certainement très intéressante pour nous puisque le Canadien Pacifique a maintenant jugé bon d'offrir 40 millions de dollars de plus.

M. Mazankowski: Oui, mais cela était après les gains apportés par le Nid-de-Corbeau.

M. LeClair: Je n'ai pas de commentaires à faire sur ce projet de loi.

Nous sommes actuellement en train de revoir nos options. Une quatrième compagnie, la *Burlington Northern*, a maintenant décidé ou fait savoir qu'elle était intéressée. Nous revoyons donc nos options, mais il nous est très difficile d'en parler, et ce pour deux raisons: nous sommes en train de les dégager et le temps presse et, deuxièmement, si nous révélions notre position publiquement, nous nous ferions du tort, car les trois autres soumissionnaires ne nous diront pas publiquement ce qu'ils comptent faire.

M. Mazankowski: J'aurais plusieurs autres questions, monsieur le président, si vous pouvez me placer après M. Blaikie.

Le président: Très bien.

M. Mazankowski: Il ne sera peut-être pas nécessaire, dans ce cas, de revenir cet après-midi.

Le président: Bien.

Monsieur Blaikie.

M. Blaikie: J'aimerais revenir sur la question des changements technologiques.

Cependant, avant de le faire, j'aimerais dire que j'espère que votre expérience de sous-traitance avec Hilton vous aura appris quelque chose et que nous verrons moins de contrats de sous-traitance à l'avenir, non seulement en ce qui concerne les hôtels, mais également les préoccupations du personnel d'entretien, préoccupations dont je vous parlerais si nous en avions le temps. Ce n'est malheureusement pas le cas, mais je sais qu'ils continuent de s'inquiéter du volume de la sous-traitance, et je songe à ce qui s'est passé récemment avec le pré-plaquage des traverses de bois dans la région montagneuse.

Pour en revenir à la question de l'évolution technologique et de la sécurité, je sais que le CN s'est toujours classé parmi les trois premiers de la catégorie I de chemins de fer pour ce qui est de la sécurité. Personne ne remet cela en question, mais cela ne veut pas dire que nous ne devrions pas nous interroger sur les changements prévus pour l'avenir ni s'il n'y a plus place pour des améliorations. Nous savons tous que dans les deux derniers mois, deux personnes ont été tuées au dépôt de la gare de Symington: une est morte la semaine dernière dans l'atelier et également type a été tué dans une collision survenue sur le viaduc. Étant donné que des accidents de ce genre continuent de se produire, il me semble tout à fait logique que nous continuions de nous inquiéter de la sécurité.

Je maintiens que pour des raisons internes de nature financière, un grand nombre de préoccupations et de problèmes en matière de sécurité ont été sacrifiés. Nous avons vu les

[*Texte*]

problems that have been brought to your attention before about distance monitoring, about track side signs, about long trains, about cabooses. I myself had to bring it up in the House of Commons before we got cabooses on trains which were going from one yard to another, which was a matter of safety. We have seen shortening in the practical training offered engine service brakemen after they come out of Gimli, presumably for economic reasons. All these things pile up and create the impression that you are trying to cut costs and by doing so are jeopardizing the standard of safety that people ought to be able to expect.

With respect to the hump, I admit it is a question of judgment. It is not a question of ill intent or anything like that. It is question of judgment whether or not it is safe to rest so much responsibility eventually on that one person who will be operating the hump without the kind of observation on the ground and the kind of knowledge on the ground that you now have at your disposal when you are operating the hump. I think in this respect you tend to be operating not out of B tower or C tower or whatever; you are operating out of an ivory tower as to what you can expect from this system.

Now, you do not know, and I cannot prove you wrong and you cannot prove me wrong. So you have to try it out somewhere, and I suggest to you that you are using Symington yard, or in this case the hump, as a guinea pig or as an experiment. It is the first place you are doing it; it is where you are going to work out the kinks. I suggest to you that when you are going about that kind of program it ought not to be done without the public's knowledge and without some kind of wider consideration being given to the implications of that.

As far as I understand, that has not happened. I detected some willingness to engage in a larger process of public information and scrutiny of what is going on, and in that respect there is a parliamentary break coming up the weekend of February 26 and I am going to be in Winnipeg for all that week. I know that at least I would be interested, if it could be made possible with your people, to have a tour of the yard and an explanation of just what is intended and how that compares to what is going on there now. It would be useful to go around perhaps with the Superintendent of Transportation or whoever the appropriate person would be and get your side of the story. Would that be possible?

Dr. LeClair: Mr. Chairman, Mr. Lawless will answer these questions, but I think it would be fair to mention that the foremost authority on humpyard automation is Mr. Fletcher, the vice-president in Winnipeg. He knows what he is talking about. He has been working on this for many, many years, and perhaps in that sense you are fortunate in having him out there.

[*Traduction*]

équipes de section réduites. Nous vous avons vu ignorer des problèmes qu'on vous avait déjà signalés auparavant au sujet de systèmes de contrôle à distance, de signalisation et d'enseignes le long des pistes, des trains de longueur importante et des wagons de queue. J'ai moi-même dû soulever le problème à la Chambre des communes pour qu'on rajoute des wagons de queue aux trains qui se rendaient d'un dépôt à un autre. C'était une simple question de sécurité. D'autre part, on a écourté la formation pratique donnée aux gardes-freins qui sortent de Gimli, et ce, sans doute pour des raisons d'ordre financier. Toutes ces choses s'ajoutent les unes aux autres et donnent l'impression que vous essayez de réduire vos coûts, et ce au détriment des normes de sécurité auxquelles les gens devraient pouvoir s'attendre.

Pour ce qui est de la butte de triage, j'avoue que c'est une question de jugement. Ce n'est pas une question de mauvaise intention ou autre chose de ce genre. C'est une question de pur jugement que de décider s'il est sécuritaire de remettre autant de responsabilités sur le dos de la seule personne qui fera fonctionner la butte, sans avoir le genre d'observation et de connaissance sur le terrain que vous avez maintenant à votre disposition lorsque vous actionnez la butte. En ce sens, il me semble que vous ne travaillez pas à partir de la tour B ou de la tour C, mais plutôt à partir d'une tour d'ivoire que vous vous êtes construite en fonction de ce que vous attendez de ce système.

Vous n'en savez rien, et moi je ne peux pas prouver que vous avez tort, et vous vous ne pouvez pas prouver que c'est moi qui ai tort. Il vous donc mettre le système à l'essai quelque part, et moi, ce que je pense, c'est que vous êtes en train d'utiliser la gare de Symington, ou dans ce cas-ci la butte de triage, comme un cobaye, comme objet d'expérience. Cette gare est la première où vous entreprenez ce genre de chose, et c'est là que vous allez corriger tous les petits défauts. Ce que je dis, c'est que lorsque vous entreprenez ce genre de programme, il ne faudrait pas que cela se fasse sans que le public ait été mis au courant et sans avoir examiné de plus près les effets que pourraient entraîner pareilles mesures.

D'après ce que j'ai compris, cela n'a pas été fait dans ce cas-ci. Je devine que vous seriez prêt à envisager une meilleure information du public et un plus grand contrôle de ce qui se passe. Le Parlement va cesser de siéger à compter de la fin de semaine du 26 février, et je compte passer toute la semaine à Winnipeg. Si cela était possible, j'aimerais bien, et je ne parle que pour moi, avoir la possibilité d'avoir une visite guidée de la gare, une explication de ce qui est prévu et une comparaison entre votre projet et le fonctionnement actuel. Il me serait utile de faire le tour de la gare avec, par exemple, le surintendant des transports ou une autre personne appropriée qui pourrait exposer votre façon de voir la chose. Cela serait-il possible?

M. LeClair: Monsieur le président, M. Lawless répondra à ces questions, mais je pense qu'il conviendrait de signaler que le grand spécialiste en matière d'automatisation de gare de triage à butte est M. Fletcher, vice-président à Winnipeg. Il sait de quoi il parle. Il travaille là-dessus depuis de très nombreuses années, et vous avez peut-être de la chance de l'avoir là-bas.

[*Text*]

• 1230

As to your availability on the week of February 26, I would hope we can arrange that. Mr. Fletcher could perhaps take you in there and explain to you all of what he is trying to do in Symington. Mr. Lawless can answer the other questions.

The Vice-Chairman: Fine. Mr. Lawless.

Mr. Lawless: Commenting on the February 26 survey, certainly we will try to arrange for you, subject to your schedule, a tour of the yard and we will give you an indication of what the hump yard automation program entails. We will be pleased to do that for you.

The Vice-Chairman: Mr. Lawless, would you include me, because I am in the same neighbourhood and I will be glad to join with Mr. Blaikie to visit the yard.

Mr. Lawless: Will you be available the week of February 26?

The Vice-Chairman: Yes, not towards the end of it, but on Monday or Tuesday of that week I am fine.

Mr. Lawless: Fine. We will contact you and see what we can set up between the two of you then.

The Vice-Chairman: Fine.

Mr. Lawless: You are right; it is a question of judgment with respect to safety. I can only assure you and the committee that CN is not in the business of compromising safety. I am not aware of any of the incidents you refer to that can be traced back to activities we have engaged in through automation, through technological change, which came about as a result of our compromising safety. That is not our aim. Our objectives are to ensure that the safety of our railroad is the same as it has been in the past and is improved wherever we can do that, and all these technological changes being made certainly are made within that framework.

I really cannot add very much more to it than that.

Mr. Blaikie: Mr. Chairman, I did not say you set out to have technological change that would compromise safety. I said you set out to have technological change partly because there is a kind of imperative there which belongs not just to you but to the world we live in—if we can do it this way, it would be neat; let us do it—and partly to increase productivity, to be more competitive, to be more efficient and that sort of thing. I am suggesting that, not deliberately, but in the process, safety in my view—perhaps not in yours—is often compromised, but as a by-product of these other concerns.

It becomes a question of what is ultimately competitive, what is ultimately efficient overall, and whether or not we can

[*Translation*]

Quant à votre disponibilité la semaine du 26 février, j'espère que nous pourrons arranger cela. M. Fletcher pourrait peut-être vous accompagner pour vous expliquer tout ce qu'il essaie de faire à Symington. M. Lawless pourra maintenant répondre aux autres questions.

Le vice-président: Très bien.

M. Lawless: Pour ce qui est de votre visite du 26 février, nous ferons tout notre possible pour vous organiser, en fonction de votre emploi du temps, une visite guidée du dépôt, et nous pourrions par la même occasion vous donner une idée de ce que comporte le programme d'automatisation de la gare de triage à butte. Ce serait pour nous un plaisir.

Le vice-président: Monsieur Lawless, pourriez-vous m'y inclure également, car je serai dans le même coin, et je serais ravi de me joindre à M. Blaikie pour visiter le dépôt?

M. Lawless: Seriez-vous disponible pendant la semaine du 26 février?

Le vice-président: Oui. Pas vers la fin de la semaine, mais le lundi ou le mardi me conviendrait parfaitement.

M. Lawless: Très bien. Nous communiquerons avec vous et nous verrons bien ce que nous pourrons prévoir, qui vous convienne à tous deux.

Le vice-président: Très bien.

M. Lawless: Vous avez raison: il s'agit en effet d'une question de jugement pour ce qui est de la sécurité. Je ne puis qu'assurer le Comité et vous-même que le CN n'a pas pour habitude de compromettre la sécurité. Parmi les incidents dont vous avez fait état, selon moi aucun d'entre eux ne peut être imputé aux activités que nous avons entreprises sur le plan de l'automatisation et de l'évolution technologique, et aucun d'entre eux n'est le résultat d'une négligence sur le plan sécurité. Là n'est pas notre but. Nos objectifs sont de nous assurer que la sécurité de notre chemin de fer est la même qu'elle a toujours été par le passé et de l'améliorer partout où cela est possible, et tous ces changements technologiques sont réalisés dans le respect de ces principes.

Je ne pourrais vraiment rien ajouter de plus.

M. Blaikie: Monsieur le président, je n'ai pas dit que vous aviez cherché à amener des changements technologiques qui compromettraient la sécurité. Ce que j'ai dit, c'est que vous avez cherché à effectuer des changements technologiques en partie à cause d'un impératif qui n'est pas uniquement le vôtre, mais qui est propre au monde dans lequel nous vivons—si nous pouvions le faire de cette façon, ce serait magnifique, alors faisons-le—et également, en partie, pour augmenter la productivité, pour être plus compétitif, plus efficace, etc. Ce que je pense mais vous ne partagerez peut-être pas mon point de vue—c'est que même si vous ne l'avez pas fait délibérément, vous avez en procédant de la sorte compromis la sécurité. Cela ne serait pas le résultat d'une décision, mais plutôt le résultat de ces autres préoccupations.

La question est de savoir ce qui est véritablement compétitif, véritablement efficace, et si nous pouvons ou non continuer

[*Texte*]

continue to have isolated modes of efficiency so that it is efficient within particular parameters, but perhaps not socially or environmentally efficient or competitive in the long run, if we have to evacuate Windsor Park or something. It is not very efficient if something like that were to happen.

With regard to what is going on at the hump, I would like to ask if there is a connection between that and another subject that has come up often this morning, and that is CANAC. My hunch is that in this case the hump is not only being used to break new ground with regard to what you would like to do to the entire CN system, but you are also in the business of exporting technology. I am wondering—and I go back to my phrase which I know you do not like about being a guinea-pig—whether or not Symington and those who live around it are being the guinea-pig, not just for the whole CNR system but for the development of a technology which CN hopes to export to other countries which, if they have railways, will presumably have humps, etc.

So here we have part of a not necessarily objectionable larger strategy, but I would like to know just what all is involved, whether or not this is a technology you intend to export once you have perfected it.

Dr. LeClair: Mr. Lawless.

Mr. Lawless: With respect to any technology . . .

Mr. Blaikie: If you can do it at Symington at 40 degrees below zero, you can do it anywhere.

The Vice-Chairman: Mr. Lawless.

Mr. Lawless: With respect to any technology we develop, certainly if there is a commercial use for that technology we would try to capitalize on that. But the suggestion that technology is being introduced as a guinea-pig, which really is accompanied by the words "irresponsible way", is wrong. Whatever technology we have developed in our rail systems, such as the TRACS system, which is a computer-based technology we are using for car identification and really management of the railway, has been made available to our consulting arm and has been used offshore. I think the same thing will apply to any technology we develop. There is a computer-based car identification system, which we are working on diligently through a company that we are involved with in Edmonton. If that becomes successful, we will try to market that to whatever railway will buy it in North America or offshore. I think that is a concept we would continue to engage in.

• 1235

The Vice-Chairman: Mr. Franklin, will you add to that?

[*Traduction*]

d'avoir des modes d'efficacité isolées, de sorte que le système est efficace à l'intérieur de certains paramètres, mais inefficace ou non compétitif à long terme sur le plan social ou de l'environnement, ce qui serait le cas s'il nous fallait par exemple évacuer le parc Windsor. Ce ne serait pas très efficace s'il fallait recourir à ce genre de chose.

Pour ce qui est de ce qui se passe à la butte, j'aimerais vous demander s'il existe un lien entre cela et un autre sujet dont on a beaucoup parlé ce matin, soit la C.A.N.A.C. Mes instincts me disent que dans ce cas-ci vous allez vous servir de la butte pas uniquement pour innover et pour voir ce que vous pourriez faire avec le CN dans son ensemble, mais également parce que vous vous intéressez à l'exportation de technologie. Je me demande—et je vais revenir à ce que j'ai dit tout à l'heure au sujet de l'idée d'être un cobaye, ce qui ne vous a pas plu—si Symington et ceux qui vivent au tour de la gare sont en train de servir de cobaye pas uniquement pour le CN mais également en vue de l'élaboration d'une technologie que CN espère exporter dans d'autres pays, qui, s'ils sont dotés de lignes de chemins de fer, auront sans doute également des buttes, etc.

Ce que nous avons donc ici, c'est une partie d'une stratégie plus vaste, qui n'est pas forcément criticable, mais j'aimerais savoir de quoi il s'agit exactement, et si vous avez ou non l'intention d'exporter cette technologie une fois que vous l'aurez mise au point.

M. LeClair: Monsieur Lawless.

M. Lawless: En ce qui concerne une quelconque technologie . . .

M. Blaikie: Si vous pouvez réussir à le faire à Symington, parce qu'il fait moins 40, vous pouvez le faire n'importe où?

Le vice-président: Monsieur Lawless.

M. Lawless: Pour ce qui est d'une quelconque technologie que nous mettrions au point, il est certain que, s'il existait une utilisation commerciale pour cette technologie,nous essaierions d'en tirer profit. Mais l'idée que cette technologie utilise des cobayes et cette idée serait logiquement accompagnée par les mots «de façon irresponsable» est tout à fait fausse. Toutes les technologies que nous avons mises au point dans notre système ferroviaire, et je songe notamment au système de gestion centralisée du traffic, qui est une technologie informatique et dont nous nous servons pour identifier les wagons et pour gérer les chemins de fer, ont toujours été mises à la disposition de nos services de consultation et utilisés à l'étranger. Je pense que la même chose s'appliquerait à n'importe quelle technologie que nous mettrions au point. Il y a par exemple un système informatique d'identification de wagons auquel nous travaillons diligemment par l'intermédiaire d'une société avec laquelle nous faisons affaire à Edmonton. Si ce système s'avère intéressant, nous essayerons de le vendre à toutes les compagnies de chemin de fer que cela intéresse, que ce soit en Amérique du Nord ou ailleurs. Je pense que c'est un principe que nous continuerons d'appliquer.

Le vice-président: Monsieur Franklin, auriez-vous quelque chose à ajouter?

[*Text*]

Mr. Franklin: I would just like to pick up on Mr. Blaikie's suggestion. Actually, in the 300 contracts we have been involved in since CANAC was born, and in the 50 that we are presently vying for, I do not know of any that included any humpyard operations at all. Certainly if one came along, we would be delighted to pursue it. I think it would be unfair to characterize the investment and the time at Symington as a forerunner of something in the international market to be marketed by CANAC. It is a byproduct, I admit, but it certainly would have absolutely no bearing on the decision to go ahead with Symington.

The Vice-Chairman: That concludes this intervention.

Mr. Blaikie: I will look forward to my visit, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: Okay. Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: I have three short questions, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: Proceed.

Mr. Mazankowski: Dr. LeClair, are there any negotiations taking place currently between CN, CAST 1983, and the Royal Bank, with respect to the acquisition of assets in CAST 1983? If so, could you indicate the nature of those negotiations?

Dr. LeClair: No, Mr. Chairman, I think the answer to this is a categorical, no. There are no negotiations, at least that I know of. The only other person that might know of them, if there were any, would be Mr. Franklin. I do not know of any that are going on at this time, but perhaps he can corroborate this.

Mr. Franklin: I know of no negotiations going on, of the nature that Mr. Mazankowski talks about.

Mr. Mazankowski: Is the corporation in a position to provide an accurate estimate of the losses that have been incurred by CN and its subsidiaries, resulting from the Euro-Canadian bankruptcy? Will it be included in the 1983 report? If that is not available, is it possible to have a statement or can we have information with regard to the amount of moneys owing to CN affiliates by the subsidiaries of this group of companies?

Dr. LeClair: Mr. Chairman, there are no further losses on the investment side since we have made the write-off at the end of 1982. As for accounts receivable from CAST, I do not know exactly where we are now. Perhaps either Mr. Lawless or Mr. Franklin can tell us.

Your question brings to me something which perhaps might make this easier for members of Parliament and the public to know. It might be worth while if we furnished you an over-all assesssent of that investment from the very beginning, because I think it is misleading when we say that we wrote off close to $62 million. We had some profits at one time. We had some dividends from Furness-Withy that were given to us—close to $12 million. There have been . . . throughout the years, since

[*Translation*]

M. Franklin: J'aimerais tout simplement reprendre la suggestion de M. Blaikie. En vérité, sur les 300 contrats que nous avons négociés depuis la création de la CANAC et sur les 50 que nous essayons d'obtenir, je n'en connais aucun qui ait comporté des opérations de gare de triage à butte. Il est évident que si l'occasion se présentait, nous serions ravis d'y jeter un coup d'oeil. Je pense cependant qu'il serait injuste de prétendre que l'investissement et le temps que nous consacrons à Symington prépare quelque chose que la CANAC mettra en vente sur le marché international. J'avoue qu'il s'agit d'un produit dérivé, mais on n'en tiendrait aucunement compte dans notre décision de poursuivre nos travaux à Symington.

Le vice-président: Cela conclut cette intervention.

M. Blaikie: J'attends avec impatience ma visite, monsieur le président.

Le vice-président: Très bien. Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Monsieur le président, j'aurais trois petites questions à poser.

Le vice-président: Allez-y.

M. Mazankowski: Monsieur LeClair, des négociations se déroulent-elles à l'heure actuelle entre le CN, la société CAST 1983 et la Banque royale relativement à l'acquisition de l'avoir de la CAST 1983? Dans l'affirmative, pourriez-vous nous indiquer de quelle nature sont ces négociations?

M. LeClair: Monsieur le président, ma réponse à cette question est un non catégorique. Que je sache, il n'y a pas du tout de négociations de ce genre. Mais s'il y en avait, l'autre personne qui serait peut-être au courant serait M. Franklin. D'après ce que je sais, aucune négociation ne se déroule à l'heure actuelle, mais M. Franklin serait peut-être en mesure de le confirmer.

M. Franklin: Je ne suis au courant d'aucune négociation du genre auquel M. Mazankowski a fait allusion.

M. Mazankowski: La société serait-elle en mesure de nous fournir une estimation précise des pertes qui ont été subies par le CN et par ses filiales à la suite de la faillite Euro-Canadienne? Ces chiffres figureront-ils dans le rapport de 1983? Si vous n'avez pas ces chiffres sous la main, vous serait-il possible de nous fournir plus tard des renseignements sur les montants d'argent qui sont dus aux sociétés affiliées du CN par les filiales de ce groupe de sociétés?

M. LeClair: Monsieur le président, il n'y a pas eu de nouvelles pertes sur l'investissement depuis que nous avons effectué l'annulation à la fin de 1982. Quant aux dettes actives de la Société CAST, je ne sais pas très bien où nous en sommes à l'heure actuelle. MM. Lawless ou Franklin pourraient peut-être nous renseigner là-dessus.

Votre question m'amène à quelque chose que nous pourrions faire pour faciliter les choses pour les députés et pour le public. Il serait peut-être bon que nous vous fournissions une évaluation globale de cet investissement depuis le tout début, car je pense que vous pouvez être induit en erreur lorsque nous disons que nous avons annulé près de 62 millions de dollars. Nous avons réalisé des profits à un certain moment. Nous avons reçu près de 12 millions de dollars en dividendes de la *Furness-*

[*Texte*]

we first made the investment . . . some traffic that accrued to CN Rail, and I think that has to be put in the balance. We may have done such an assessment—but I do not remember seeing it, and you give me a good reason for asking that to be done, even for internal purposes—of the over-all net effect on us, including interest and so forth. On the accounts receivable, perhaps we can tell you where we are now.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, on that point I think Dr. LeClair answered my next question. If he would be prepared to do that, I think that would be most helpful to everyone concerned.

The Vice-Chairman: We then would invite you to prepare such a report and forward it to our clerk for distribution to the members.

Mr. Mazankowski: Unless Mr. Lawless may have something further to add.

Dr. LeClair: About the accounts receivable, we might tell you were we are now.

• 1240

Mr. Lawless: There is nothing outstanding. As Dr. LeClair pointed out, there are no further losses. We are currently moving CAST traffic on behalf of their owners, the Royal Bank. That is a normal business relationship we have with them, with traffic moving and accounts being paid.

Mr. Mazankowski: Okay.

My final question—and this will not necessitate our meeting this afternoon—has to do with the railway's handling of alfalfa products. It was clearly the intention that alfalfa pellets and cubes were to be included as a statutory grain. The railways have taken the position that container movements will be exempted from the provisions of C-155. That certainly destroys the spirit, I think, of the intention of the legislation.

Furthermore, I understand that containers are being slowed down to a crawl and that the railways are now going to charge some $241 for spotting containers. It seems to me that if this is the kind of reaction that we are going to get from the railways, after their having received some fairly substantial concessions under C-155, we are really starting off on the wrong foot. While I think the issue has surfaced largely as a result of a CP interpretation, my understanding is that CN is basically looking at it in the same context. I would like Mr. Lawless to respond.

Mr. Lawless: Mr. Chairman, Mr. Mazankowski is referring to a situation where alfalfa pellets were included under the new Crow legislation and heretofore they were not. It was the railway's opinion that because this product was not moving in box cars, hopper cars, or tank cars and it was being moved in the higher cost container system, we had the right, if you want,

[*Traduction*]

Withy. Au fil des ans, depuis nous avons effectué cet investissement, il y a eu une augmentation du trafic de CN Rail, et je pense qu'il faut en tenir compte. Nous avons peut-être effectué pareille évaluation—mais je ne me souviens pas de l'avoir vue, et vous me fournissez de bonnes raisons de demander qu'on en fasse une—ne serait-ce qu'à des fins internes—de l'incidence nette que cela aura eu sur nous, y compris les intérêts, etc. Pour ce qui est des dettes actives, nous pourrions peut-être vous dire où nous en sommes en ce moment.

M. Mazankowski: Monsieur le président, je pense que M. LeClair a répondu à ma prochaine question. S'il est prêt à faire cela, je pense que ce serait utile pour toutes les parties intéressées.

Le vice-président: Dans ce cas, je vous inviterai à préparer ce rapport et à l'envoyer à notre greffier pour qu'il puisse le distribuer aux membres du Comité.

M. Mazankowski: À moins que M. Lawless n'ait quelque chose d'autre à ajouter.

M. LeClair: Pour ce qui est des dettes actives, nous pourrions peut-être vous dire où nous en sommes en ce moment.

M. Lawless: Il ne reste plus de comptes à recevoir. Comme l'a expliqué M. LeClair, il n'y a pas eu d'autres pertes. Nous nous occupons en ce moment du trafic de la société CAST pour le compte de son propriétaire, la Banque royale. Cela est le résultat d'une relation de travail tout à fait normale, vu le trafic et le fait que les comptes ont été payés.

M. Mazankowski: Très bien.

Ma dernière question—et elle n'exigera pas qu'on se réunisse de nouveau cet après-midi—se rapporte au traitement que donne le chemin de fer aux produits de luzerne. L'intention au départ avait très clairement été d'inclure les boulettes et les cubes de luzerne dans la liste de grains statutaires. Les compagnies de chemin de fer ont décidé que le transport de conteneurs devrait être exempté des dispositions prévues dans le Bill C-155, ce qui irait à l'encontre de l'esprit et de l'intention de ce projet de loi.

Par ailleurs, d'après ce que j'ai compris, les conteneurs n'avancent plus qu'au pas et les compagnies de chemin de fer vont maintenant exiger le paiement de 241$ pour repérer les conteneurs. Il me semble que si c'est cela le genre de réaction que vont avoir les compagnies de chemin de fer, après avoir obtenu des concessions assez importantes dans le cadre du projet de loi C-155, nous démarrons plutôt mal. Bien que je sois d'avis que la question a principalement été soulevée à cause d'une interprétation donnée par CP, je pense que le CN est en train d'examiner les choses dans le même perspective. J'aimerais savoir ce qu'en pense M. Lawless.

M. Lawless: Monsieur le président, M. Mazankowski veut parler du fait que les boulettes de luzerne ont été incluses dans la nouvelle loi sur le Corbeau, contrairement à ce qui avait été le cas auparavant. La compagnie des chemins de fer avait pensé que, puisque ce produit n'était pas transporté dans des wagons couverts, des wagons trémie ou des wagons citernes,

[*Text*]

to charge other than the statutory rates. Since that time there have been discussions and we understand that the only way we would be able to charge a rate different from the statutory rates that are now in place would be to apply to the CTC. Since that original problem surfaced, we are now charging the statutory rates for containers for this traffic that is moving in containers and we intend to apply to the CTC for a different level of rates. They will rule on it, of course.

I am surprised at the comment and was not aware that there was any intentional indication that the railways were slowing down their service because the traffic was moving in containers. I cannot speak for the Canadian Pacific, but I can speak for Canadian National. That is not the case.

Mr. Mazankowski: What addition to the application of the statutory rate is it? Are you charging a spotting charge for these containers?

Mr. Lawless: No, we are charging the normal tariff rate that applies to the traffic as if it were moving in hopper cars, tank cars and-or box cars.

Mr. Mazankowski: In other words, it will rest with the decision of the CTC.

Mr. Lawless: That is my understanding, sir.

Mr. Mazankowski: Thank you, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Mazankowski. Mr. Blaikie has one short question.

Mr. Blaikie: Mr. Chairman, I have one more question on a completely different topic. Witnesses will be aware that the Minister of Transport, some time ago now, announced that VIA would be building new shops across the country. There is one to be located in Winnipeg. I was wondering, as my understanding is that you will be called upon to operate the shop, whether or not you were consulted with regard to the proposed location of the shop in Winnipeg. If you were, at that time did you take the view that it should be located where it is ? Or, if you were not consulted before the announcement, what view do you take of the proposed location? I ask that question because it seems to me that the place where it is proposed that it be located, i.e., in the riding of the Minister of Transport, is only one of a number of possible locations. For instance, there is land and space available in the southwest corner of the CNR site in Transcona which would have put the shop in a place where they would have much more access to the main shop, etc., and I was wondering just what kind of involvement you had in this process and what view you have of the present location, whether you think that is the best possible location in your professional opinion? I will not ask you to comment on whether you think it was a political decision to locate it where it is now being located. But, in your view, is that the best possible location from a railway point of view?

[*Translation*]

mais plutôt dans des conteneurs, ce qui coûte plus cher, elle avait le droit, si vous voulez, d'exiger autre chose que les tarifs statutaires. Depuis, il y a eu des discussions, et si nous avons bien compris, nous ne pourrons exiger un taux différent des taux statutaires en vigueur à l'heure actuelle que si nous en faisons la demande à la Commission canadienne du transport. Depuis que ce problème existe, nous avons continué de demander les tarifs statutaires pour les marchandises acheminées par conteneurs et nous avons l'intention de demander à la C.C.T. d'approuver de nouveaux tarifs. Ce sera à la commission de décider.

Je suis quelque peu surpris par votre commentaire, car je ne savais pas que les gens pensaient que les compagnies de chemin de fer ralentissaient délibérément leurs services parce que les marchandises étaient acheminées en conteneur. Je ne puis pas parler au nom du Canadien Pacifique, mais je puis je faire au nom du Canadien National. Pour nous, ce n'est pas du tout le cas.

M. Mazankowski: Quel supplément au tarif statutaire comptez-vous demander? Et imposez-vous des frais de repérage pour les conteneurs?

M. Lawless: Non, nous imposons les tarifs normaux qui s'appliqueraient à ces marchandises si elles étaient transportées en wagons-trémie, en wagons-citernes ou en wagons couverts.

M. Mazankowski: Autrement dit, tout dépend de la décision de la C.C.T..

M. Lawless: Oui, monsieur, d'après ce que j'ai compris.

M. Mazankowski: Merci, monsieur le président.

Le vice-président: Merci, monsieur Mazankowski. M. Blaikie a une petite question.

M. Blaikie: Monsieur le président, j'ai encore une question à poser, mais elle porte sur un domaine complètement différent. Les témoins ne sont pas sans savoir qu'il y a un certain temps déjà le ministre des Transports a annoncé que VIA allait faire construire de nouveaux ateliers un peu partout au pays, dont un à Winnipeg. Étant donné que, si j'ai bien compris, c'est à vous qu'on va recourir pour gérer cet atelier, je me demandais si on vous avait consulté au sujet de l'emplacement de cet atelier à Winnipeg. Dans l'affirmative, étiez-vous d'accord sur le choix de l'emplacement? Ou alors, si vous n'avez pas été consulté avant l'annonce de la décision, que pensez-vous de l'emplacement choisi? Je vous pose cette question parce qu'il me semble que l'emplacement choisi, qui se trouve dans la circonscription du ministre des Transports, n'en est qu'un parmi plusieurs autres possibles. Il y a, par exemple, de la place au coin sud-ouest de l'emplacement du CNR à Transcona. Si l'atelier avait été construit là, il y aurait eu un accès plus facile à l'atelier principal, etc. Je me demandais tout simplement dans quelle mesure vous avez participé à ce processus et ce que vous pensez de l'emplacement choisi. Cet emplacement est-il selon vous, en tant que professionnel, le meilleur qui soit? Je ne vous demanderai pas si vous pensez que le choix de l'emplacement a été le résultat d'une décision politique. Mais selon vous cet emplacement est-il le meilleur dans l'intérêt de la compagnie de chemins de fer?

[*Texte*]

• 1245

The Vice-Chairman: Mr. Lawless will be commenting. Mr. Lawless.

Mr. Lawless: I think Mr. Blaikie is making reference to the fact that there has been an announcement that there will be three additional shops in Canada to service VIA, in addition to the two that have already been identified and are under construction, or at least are soon to be under construction. The first two are in Montreal and Toronto. The other three are Halifax, Winnipeg and Vancouver. In this particular case VIA will be dealing with the railway with respect to the development of these three shops. We will offer our advice, when it is asked, and we expect to sit with them and indicate to them the correct size of these facilities for the workload they are projecting, the type of equipment that will be in them and, of course, we will have comments to make on the location as we see it. The decision, of course, as to where and what these facilities will look like are certainly VIA's problem and not ours.

Mr. Blaikie: Mr. Chairman, though, can Mr. Lawless tell us what their advice to VIA Rail on the location of the shop in Winnipeg was or is?

Mr. Lawless: Those discussions are under way and I am really not able to indicate specifically where they stand at the moment and whether the location and/or the type of facilities have been finalized. That is being done between my staff and VIA.

Mr. Blaikie: Is Mr. Lawless saying then, Mr. Chairman, that the location has not been finalized?

Mr. Lawless: No. I did not say that. I said I am not aware of the location and the details that have been discussed between my staff and VIA at the moment on all these facilities.

The Vice-Chairman: I would like to simply clarify for the sake of Mr. Blaikie. Last week, when Mr. Franche was here, the location of other maintenance facilities was discussed. He emphasized the proximity to the station and that if they could save miles of switching and use of track and keep the facility as close to the station as possible, that would be . . .

Mr. Mazankowski: Does that apply in Toronto too?

The Vice-Chairman: Well, he did this in the case of Montreal. He explained about the Montreal one and it certainly makes it relevant to Winnipeg.

Mr. Mazankowski: It does not mention Toronto. Yes, but Toronto is still a very important centre.

The Vice-Chairman: I think that is a question more appropriately addressed to Mr. Franche.

[*Traduction*]

Le vice-président: C'est M. Lawless qui va répondre. Monsieur Lawless.

M. Lawless: Je pense que M. Blaikie fait allusion aux trois ateliers supplémentaires qu'il va y avoir au Canada pour desservir VIA, en plus des deux qui ont déjà été identifiés et qui sont en cours de construction, ou du moins qui vont l'être sous peu. Les deux premiers sont à Montréal et à Toronto, et les trois autres à Halifax, à Winnipeg et à Vancouver. Dans le cas dont vous venez de parler, VIA va faire affaire avec la compagnie de chemins de fer pour ce qui est de l'élaboration de ces trois ateliers. Nous donnerons notre point de vue lorsqu'on nous le demandera, et nous comptons siéger à leurs côtés et leur donner nos conseils sur la taille que devraient avoir ces installations pour la charge de travail prévue, sur le matériel dont ils devraient être dotés; et nous aurons bien sûr également des commentaires à faire au sujet de l'emplacement. Mais la décision quant à l'emplacement et aux caractéristiques de ces installations relève très clairement de VIA. C'est son problème, pas le nôtre.

M. Blaikie: Monsieur le président, M. Lawless pourrait-il cependant nous dire quels conseils ils ont donné ou vont donner à VIA Rail au sujet de l'emplacement de l'atelier de Winnipeg?

M. Lawless: Ces discussions sont en cours à l'heure actuelle, et je ne puis vraiment pas vous dire à quel point nous en sommes en ce moment ni si l'emplacement et le genre d'installations ont été décidés de façon définitive. Cela fait l'objet de négociations entre mon personnel et les représentants de VIA.

M. Blaikie: Monsieur le président, M. Lawless est-il en train de nous dire que le choix de l'emplacement n'a pas encore été finalisé?

M. Lawless: Non, je n'ai pas dit cela. Ce que j'ai dit, c'est que je ne suis pas au courant de l'emplacement et des détails qui ont été discutés par mon personnel et les représentants de VIA au sujet de ces installations.

Le vice-président: J'aimerais tout simplement éclaircir les choses pour M. Blaikie. La semaine dernière, lorsque M. Franche est venu comparaître, on a discuté de l'emplacement d'autres installations d'entretien. Il avait alors souligné l'importance de la proximité de la gare, et il nous a expliqué que s'il pouvait économiser plusieurs milles de trajet et d'utilisation de voies et garder les installations aussi près de la gare que possible, ce serait . . .

M. Mazankowski: Cela s'applique-t-il également à Toronto?

Le vice-président: Ces remarques concernaient surtout le cas de Montréal. Il nous avait fourni des explications au sujet de Montréal, et il me semble qu'elles seraient pertinentes dans le cas de Winnipeg également.

M. Mazankowski: On ne parle pas de Toronto, mais Toronto demeure toujours un centre très important.

Le vice-président: Je pense qu'il s'agit là d'une question que vous feriez peut-être mieux d'adresser à M. Franche.

[*Text*]

I want to thank Dr. LeClair and the witnesses for their appearance here this morning. I am glad that we were able to conclude it in the forenoon, or by 12.50 p.m., and we thank you very much.

I want to point out to the members that the standing committee will meet again on Thursday morning, February 16, at 10.00 a.m. I want to flag the 10.00 a.m. It is because the representatives from the St. Lawrence Seaway Authority cannot be here before 10.00 a.m. So this meeting now stands adjourned until 10.00 a.m. on Thursday. Thank you very much.

Mr. Mazankowski: Thank you, Mr. Chairman. You have done a great job.

[*Translation*]

J'aimerais remercier M. LeClair et les autres témoins d'être venus comparaître ce matin. Je suis ravi que nous ayons pu terminer notre travail dans la matinée, ou plutôt pour 12h50, nous vous en remercions.

Je tiens à signaler aux membres que le Comité permanent se réunira de nouveau le jeudi 16 février à 10 heures. Si nous ne commençons qu'à 10 heures, c'est parce que les représentants de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent ne pourront venir qu'à cette heure. La séance est donc levée jusqu'à 10 heures jeudi. Merci beaucoup.

M. Mazankowski: Merci, monsieur le président. Vous avez fait un excellent travail.

APPENDIX "TRPT-2"

History of Escalation of CN Pensions from 1971 to 1982

1971 Effective January 1, 1971 - Retirements before 1970: 2% per year of retirement back to 1935

1972 Effective January 1, 1972 - Retirements before 1971: 4% increase
Retirements in 1971 : 2% increase

1973 Effective January 1, 1973 - Retirements before 1973: 2% increase

1974 Effective January 1, 1974 - Retirements before 1974: 4% increase

1975 Effective January 1, 1975 - Escalation was granted on a tapering flat-rate basis, as follows:

Year of Retirement	Monthly Flat-Rate Increase	
	Pensioners	Widows
1967 or prior	$12.00	$6.00
1968	$11.00	$5.50
1969	$10.00	$5.00
1970	$ 9.00	$4.50
1971	$ 8.00	$4.00
1972	$ 7.00	$3.50

1976 Effective January 1, 1976 - Escalation was granted on a tapering flat-rate basis, as follows:

Year of Retirement	Monthly Flat-Rate Increase	
	Pensioners	Widows
1967 or prior	$12.00	$6.00
1968	$11.00	$5.50
1969	$10.00	$5.00
1970	$ 9.00	$4.50
1971	$ 8.00	$4.00
1972	$ 7.00	$3.50

1977 Effective January 1, 1977 - Escalation was granted on a tapering, flat-rate basis, as follows:

Year of Retirement	Monthly Flat-Rate Increase	
	Pensioners	Widows
1967 or prior	$ 9.00	$4.50
1968	$ 8.00	$4.00
1969	$ 7.00	$3.50
1970	$ 6.00	$3.00
1971	$ 5.00	$2.50
1972	$ 4.00	$2.00

1978 Effective January 1, 1978 - Escalation was granted on a tapering, flat-rate basis, as follows:

Year of Retirement	Monthly Flat-Rate Increase	
	Pensioners	Widows
1967 or prior	$10.50	$5.25
1968	$ 9.30	$4.65
1969	$ 8.20	$4.10
1970	$ 7.00	$3.50
1971	$ 5.80	$2.90
1972	$ 4.60	$2.30

1979 Effective January 1, 1979 - Escalation was granted on a tapering, flat-rate basis, as follows:

Year of Retirement	Monthly Flat-Rate Increase	
	Pensioners	Widows
1967 or prior	$10.50	$5.25
1968	$ 9.30	$4.65
1969	$ 8.20	$4.10
1970	$ 7.00	$3.50
1971	$ 5.80	$2.90
1972	$ 4.60	$2.30

1980 In December 1980 - A cost-of-living allowance in the form of a lump sum payment was granted on the following basis:

Year of Retirement	Lump Sum Payable	
	Pensioners	Survivors
1967 or prior	$126.00	$94.50
1968	$111.60	$83.70
1969	$ 98.40	$73.80
1970	$ 84.00	$63.00
1971	$ 69.60	$52.20
1972	$ 55.20	$41.40

1981 Effective January 1, 1981 - A monthly cost-of-living allowance was granted for the year 1981 only, on the following basis:

Year of Retirement	Monthly Flat-Rate Increase	
	Pensioners	Widows
1967 or prior	$ 25.00	$18.75
1968	$ 22.10	$16.58
1969	$ 19.50	$14.63
1970	$ 16.70	$12.53
1971	$ 13.80	$10.35
1972	$ 10.90	$ 8.18

1982 Effective January 1, 1982 - Approval was given to convert the 1981 cost-of-living allowance into a permanent increase, on the following basis:

Year of Retirement	Monthly Increase Payable to:	
	Pensioners	Surviving Spouses
1967 or prior	$ 25.00	$18.75
1968	$ 22.10	$16.58
1969	$ 19.50	$14.63
1970	$ 16.70	$12.53
1971	$ 13.80	$10.35
1972	$ 10.90	$ 8.18

Effective January 1, 1982 - Escalation was granted on a tapering flat-rate basis, as follows:

Year of Retirement	Monthly Flat-Rate Increase	
	Pensioners	Survivors
1967 or prior	$15.50	$11.63
1968	$14.00	$10.50
1969	$12.50	$ 9.38
1970	$11.00	$ 8.25
1971	$ 9.50	$ 7.13
1972	$ 8.00	$ 6.00
1973	$ 6.50	$ 4.88

Cost: Total cost of the increases: $262.5 million

APPENDICE "TRPT-2"

Historique des augmentations des prestations de retraite du CN entre 1981 et 1982

1971 À partir du ler janvier 1971 - Départs à la retraite antérieurs à 1970 : 2 % par année pour les départs remontant jusqu'à 1935.

1972 À partir du ler janvier 1972 - Départs à la retraite antérieurs à 1971 : augmentation de 4 %. Départs à la retraite en 1971 : augmentation de 2 %.

1973 À partir du ler janvier 1973 - Départs à la retraite antérieurs à 1973 : augmentation de 2 %.

1974 À partir du ler janvier 1974 - Départs à la retraite antérieurs à 1974 : augmentation de 4 %.

1975 À partir du ler janvier 1975 - les augmentations furent accordées sur la base de taux forfaitaires décroissants selon le barème suivant:

Année de la retraite	Augmentation mensuelle forfaitaire Retraités	Conjoints survivants
1967 ou antérieurement	$ 12	$ 6
1968	11	5.50
1969	10	5
1970	9	4.50
1971	8	4
1972	7	3.50

1976 À partir du ler janvier 1976 - les augmentations furent accordées sur la base de taux forfaitaires décroissants selon le barème suivant:

Année de la retraite	Augmentation mensuelle forfaitaire Retraités	Conjoints survivants
1967 ou antérieurement	$ 12	$ 6
1968	11	5.50
1969	10	5
1970	9	4.50
1971	8	4
1972	7	3.50

1977 À partir du ler janvier 1977 - les augmentations furent accordées sur la base de taux forfaitaires décroissants selon le barème suivant:

Année de la retraite	Augmentation mensuelle forfaitaire Retraités	Conjoints survivants
1967 ou antérieurement	$ 9	$ 4.50
1968	8	4
1969	7	3.50
1970	6	3
1971	5	2.50
1972	4	2

1978 À partir du ler janvier 1978 - les augmentations furent accordées sur la base de taux forfaitaires décroissants selon le barème suivant:

Année de la retraite	Augmentation mensuelle forfaitaire Retraités	Conjoints survivants
1967 ou antérieurement	$ 10.50	$ 5.25
1968	9.30	4.65
1969	8.20	4.10
1970	7	3.50
1971	5.80	2.90
1972	4.60	2.30

1979 À partir du ler janvier 1979 - les augmentations furent accordées sur la base de taux fortaitaires décroissants selon le barème suivant:

Année de la retraite	Augmentation mensuelle forfaitaire Retraités	Conjoints survivants
1967 ou antérieurement	$ 10.50	$ 5.25
1968	9.30	4.65
1969	8.20	4.10
1970	7	3.50
1971	5.80	2.90
1972	4.60	2.30

1980 En décembre 1980 - une indemnité de vie chère versée sous la forme d'une somme forfaitaire fut accordée selon le barème suivant:

Année de la retraite	Somme forfaitaire Retraités	Conjoints survivants
1967 ou antérieurement	$ 126	$ 94.50
1968	111.60	83.70
1969	98.40	73.80
1970	84	63
1971	69.60	52.20
1972	55.20	41.40

1981 À partir du 1er janvier 1981 - une indemnité de vie chère accordée pour l'année 1981 seulement, fut calculée sur la base de taux forfaitaires décroissants selon le barème suivant:

Année de la retraite ou du décès en service	Indemnités mensuelles payables aux: Retraités	Conjoints survivants
1967 ou antérieurement	$ 25	$ 18.75
1968	22.10	16.58
1969	19.50	14.63
1970	16.70	12.53
1971	13.80	10.35
1972	10.90	8.18

1982 Depuis le 1er janvier 1982 - il est permis de convertir l'indemnité de vie chère accordée en 1981 en augmentation permanente selon le barème suivant:

Année de la retraite ou du décès en service	Augmentation mensuelle Retraités	Conjoints survivants
1967 ou antérieurement	$ 25	$ 18.75
1968	22.10	16.58
1969	19.50	14.63
1970	16.70	12.53
1971	13.80	10.35
1972	10.90	8.18

1982 À partir du 1er janvier 1982 - les augmentations furent accordées sur la base de taux forfaitaires décroissants selon le barème suivant:

Année de la retraite	Augmentation mensuelle forfaitaire Retraités	Conjoints survivants
1967 ou antérieurement	$ 15.50	$ 11.63
1968	14.00	10.50
1969	12.50	9.38
1970	11.00	8.25
1971	9.50	7.13
1972	8.00	6.00
1973	6.50	4.88

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 4

Thursday, February 16, 1984

Chairman: Maurice A. Dionne

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 4

Le jeudi 16 février 1984

Président: Maurice A. Dionne

Minutes of Proceedings of the Standing Committee on

Transport

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transports

RESPECTING:

Capital Budget of the St. Lawrence Seaway Authority for the financial year ending March 31, 1984

Annual Report of the St. Lawrence Seaway Authority for 1982

CONCERNANT:

Budget d'investissements de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent pour l'année financière retenue le 31 mars 1984

Rapport annuel de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent pour 1982

WITNESS:

(See back cover)

TÉMOINS

From the Canadian National Railways:

Dr. J.M. LeClair, President and Chief Executive Officer;

Mr. R.E. Lawless, President and Chief Operating Officer, CN Rail;

Mr. Y.H. Masse, Senior Corporate Vice-President and Chief Financial Office CN;

Mr. George Lange, Senior Executive Assistant to the President;

Mr. R.C. Franklin, President CN Enterprises.

Des Chemins de fer nationaux du Canada:

M. J.M. LeClair, président-directeur général;

M. R.E. Lawless, président et chef de la Direction, CN Rail;

M. Y.H. Masse, premier vice-président, Affaires générales et chef de la direction financière CN;

M. George Lange, premier adjoint exécutif du président;

M. R.C. Franklin, président, Entreprises CN.

Second Session of the

Thirty-second Parliament, 1983-84

Deuxième session de la

Trente-deuxième législature, 1983-1984

Available from the Canadian Government Publishing Centre, Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

En vente: Centre d'édition du gouvernement du Canada, Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Canada Post Postage paid
Postes Canada Port payé
Book rate
Tarif des livres
K1A 0S9
OTTAWA

If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnements et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

From the Canadian National Railways:

Dr. J.M. LeClair, President and Chief Executive Officer;

Mr. R.E. Lawless, President and Chief Operating Officer, CN Rail;

Mr. Y.H. Masse, Senior Corporate Vice-President and Chief Financial Office CN;

Mr. George Lange, Senior Executive Assistant to the President;

Mr. R.C. Franklin, President CN Enterprises.

Des Chemins de fer nationaux du Canada:

M. J.M. LeClair, président-directeur général;

M. R.E. Lawless, président et chef de la Direction, CN Rail;

M. Y.H. Masse, premier vice-président, Affaires générales et chef de la direction financière CN;

M. George Lange, premier adjoint exécutif du président;

M. R.C. Franklin, président, Entreprises CN.

Available from the Canadian Government Publishing Centre, Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

En vente: Centre d'édition du gouvernement du Canada, Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 4

Thursday, February 16, 1984

Chairman: Maurice A. Dionne

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule nº 4

Le jeudi 16 février 1984

Président: Maurice A. Dionne

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Transport

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transports

RESPECTING:

Capital Budget of the St. Lawrence Seaway Authority for the financial year ending March 31, 1984

Annual Report of the St. Lawrence Seaway Authority for 1982

CONCERNANT:

Budget d'investissements de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent pour l'année financière se terminant le 31 mars 1984

Rapport annuel de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent pour 1982

WITNESS:

(See back cover)

TÉMOIN:

(Voir à l'endos)

Second Session of the
Thirty-second Parliament, 1983-84

Deuxième session de la
trente-deuxième législature, 1983-1984

36136—1

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Maurice A. Dionne

Vice-Chairman: Robert Bockstael

MEMBERS/MEMBRES

Vic Althouse
Pierre Deniger
Jesse Flis
Michael Forrestall
Hon. Don Mazankowski
J. Patrick Nowlan
Marcel Ostiguy
Charles Turner

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Maurice A. Dionne

Vice-président: Robert Bockstael

ALTERNATES/SUBSTITUTS

John Campbell (*LaSalle*)
Léopold Corriveau
Jack Ellis
Len Gustafson
Maurice Harquail
Stan Hovdebo
Gérald Laniel
Bill McKnight
Paul McRae
Keith Penner

(Quorum 6)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 69(4)(*b*)

On Thursday, February 16, 1984:
Mr. Hovdebo replaced Mr. Althouse;
Mr. Althouse replaced Mr. Blaikie.

Conformément à l'article 69(4)*b*) du Règlement

Le jeudi 16 février 1984:
M. Hovdebo remplace M. Althouse;
M. Althouse remplace M. Blaikie.

Published under authority of the Speaker of the
House of Commons by the Queen's Printer for Canada

Available from the Canadian Government Publishing Centre, Supply and
Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre
des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

En vente: Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

ORDER OF REFERENCE

Pursuant to Standing Order 46(4) the following reports were deemed referred to the Committee:

Wednesday, March 2, 1983:

Capital Budget of the St. Lawrence Seaway Authority for the fiscal year ending March 31, 1984, pursuant to subsection 70(2) of the Financial Administration Act, chapter F-10, R.S.C., 1970.—Sessional Paper No. 32101/243C.

Wednesday, September 21, 1983:

Report of the St. Lawrence Seaway Authority, together with the Auditor General's Report, for the fiscal year ended March 31, 1983, pursuant to subsection 75(3) of the Financial Administration Act, chapter F-10, R.S.C., 1970.—Sessional Paper No. 321-1/242C.

ORDRE DE RENVOI

Conformément aux dispositions de l'article 46(4) du Règlement, les rapports suivants étaient réputés déférés au Comité:

Le mercredi 2 mars 1983:

Budget d'investissements de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, pour l'année financière se terminant le 31 mars 1984, conformément à l'article 70(2) de la Loi sur l'administration financière, chapitre F-10, S.R.C., 1970.—Document parlementaire nº 321-1/243C.

Le mercredi 21 septembre 1983:

Rapport de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, y compris le rapport du vérificateur général pour l'année financière terminée le 31 mars 1983, conformément à l'article 75(3) de la Loi sur l'administration financière, chapitre F-10, S.R.C., 1970.—Document parlementaire nº 321-1/242C.

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, FEBRUARY 16, 1984
(6)

[*Text*]

The Standing Committee on Transport met at 10:07 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne (*Northumberland—Miramichi*), presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Althouse, Bockstael, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Flis, Mazankowski, Nowlan and Turner.

Alternates present: Messrs. Gustafson, Hovdebo and Laniel.

Other Member present: Mr. Schellenberger.

Witness: *From the St. Lawrence Seaway Authority*: Mr. W.A. O'Neil, President.

Pursuant to Standing Order 46(4) contained in the House of Commons permanent and provisional Standing Orders, December 22, 1982, the Committee commenced consideration of the following reports:

1. Capital Budget of the St. Lawrence Seaway Authority for the financial year ending March 31, 1984.

2. Annual Report of the St. Lawrence Seaway Authority for 1982.

It was agreed,—That the document entitled, "St. Lawrence Seaway Authority Briefing Paper—Executive Summary", submitted by Mr. O'Neil, President, be printed as an appendix to this day's Minutes of Proceedings and Evidence. (*See Appendix "TRPT-3"*).

The witness answered questions.

At 11:54 o'clock a.m., the Committee adjourned until 9:30 o'clock a.m., Tuesday, February 21, 1984.

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 16 FÉVRIER 1984
(6)

[*Traduction*]

Le Comité permanent des transports se réunit, ce jour à 10 h 07, sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) (*président*).

Membres du Comité présents: MM. Althouse, Bockstael, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Flis, Mazankowski, Nowlan et Turner.

Substituts présents: MM. Gustafson, Hovdebo et Laniel.

Autre député présent: M. Schellenberger.

Témoin: *De l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent*: M. W.A. O'Neil, président.

Conformément aux dispositions de l'article 46(4) du Règlement contenu dans les règlements permanents et provisoires du 22 décembre 1982, le Comité procède à l'étude des rapports suivants:

1. Budget d'investissements de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent pour l'année financière qui se termine le 31 mars 1984.

2. Rapport annuel (1982) de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent.

Il est convenu,—Que le document intitulé «*St. Lawrence Seaway Authority Briefing Paper—Executive Summary*», présenté par M. O'Neil, président, paraisse en annexe aux *Procès-verbaux et témoignages* de ce jour. (*Voir Annexe «TRPT-3»*).

Les témoins répondent aux questions.

A 11 h 54, le Comité interrompt les travaux jusqu'au mardi 21 février 1984, à 9 h 30.

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(*Recorded by Electronic Apparatus*)

[*Texte*]

Thursday, February 16, 1984

• 1006

The Chairman: Order, please. In accordance with our permanent order of reference contained in Standing Order 46.(4), we shall consider the following reports: Capital Budget of the St. Lawrence Seaway Authority for the financial year ending March 31, 1984; and the Annual Report of the St. Lawrence Seaway Authority for 1982.

It is my pleasure this morning to welcome Mr. W.A. O'Neil, President of the St. Lawrence Seaway Authority. With him is Mr. W.F. Blair, a member of the authority. Gentlemen, welcome to the committee.

I might point out to members that we received a briefing paper yesterday on the St. Lawrence Seaway Authority. I would suggest, if members agree, that we have this printed as an addendum to today's proceedings. Is that agreed?

Some Hon. Members: Agreed.

The Chairman: Thank you.

I understand from Mr. O'Neil that he does not wish to make an opening statement; therefore, we can go directly into questions. We will start with Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Thank you, Mr. Chairman. I would like to ask Mr. O'Neil to comment on what I take was a rather surprised announcement by the U.S. to initiate—in a legalistic way, I guess—the extension of the seaway shipping season. Given the co-operation and the close relationship that has existed over the years, I suspect that was one of the reasons why it was a bit of a surprise. How is this matter progressing? What is happening in terms of that ongoing discussion?

The Chairman: Mr. O'Neil.

Mr. W.A. O'Neil (President, St. Lawrence Seaway Authority): Mr. Chairman, the various propositions that have been made in the United States to extend the season were made essentially without any consultation in any depth with the seaway authority. We in fact have been engaged in trying to firm up the closing date and the opening date of the seaway since we first opened, to the extent that since 1959 the Montreal-to- -Lake Ontario section has in fact been extended by some four weeks.

Mr. Mazankowski: Yes.

Mr. O'Neil: The interest on the part of the United States seems to relate partly to Sault Ste. Marie, which is outside our area jurisdiction, and also to the section from Montreal to Lake Erie.

There have been various studies made over the past several years as to the advantages and disadvantages of a longer season. We recognize that for those customers who would like to have a supply of materials on a regular basis, this is an

TÉMOIGNAGES

(*Enregistrement électronique*)

[*Traduction*]

Le jeudi 16 février 1984

Le président: À l'ordre, s'il vous plaît. Conformément à notre ordre de renvoi permanent inscrit à l'article 46.(4) du Règlement, nous étudions les rapports suivants: Budget d'investissement de l'administration de la voie maritime du Saint-Laurent de l'année financière se terminant le 31 mars 1984 et le Rapport annuel de l'administration de la voie maritime du Saint-Laurent concernant l'année 1982.

J'ai le plaisir de souhaiter la bienvenue à M. W.A. O'Neil, président de l'administration de la voie maritime du Saint-Laurent. Il est accompagné de M. W.F. Blair, membre de l'administration. Messieurs, bienvenue à notre Comité.

Je vous rappelle que nous avons reçu hier un document d'information concernant l'administration de la voie maritime du Saint-Laurent. Si vous êtes d'accord, je propose que nous l'annexions à notre procès-verbal d'aujourd'hui. Est-ce convenu?

Des voix: D'accord.

Le président: Je vous remercie.

Je crois savoir que M. O'Neil n'a pas l'intention de faire de déclaration d'ouverture et nous pouvons donc passer directement aux questions. Je commencerai par M. Mazankowski.

M. Mazankowski: Je vous remercie, monsieur le président. Je vais commencer par demander à M. O'Neil de nous donner sa position concernant l'annonce surprise faite par les autorités américaines de leur intention de prolonger la saison de navigation dans la voie maritime. La surprise tient aux relations et à la coopération étroite qui ont prévalu au cours des années. Où en sont les choses?

Le président: Monsieur O'Neil.

M. W.A. O'Neil (président, Administration de la voie maritime du Saint-Laurent): Monsieur le président, les diverses propositions qui ont été faites aux États-Unis concernant le prolongement de la saison n'ont donné lieu à aucune consultation en profondeur avec l'administration. Au contraire, nous cherchons plutôt à instaurer une date de fermeture et d'ouverture fixe, d'autant plus que depuis 1959, date de l'inauguration de la section Montréal-Lac Ontario, la saison a été prolongée de quelque quatre semaines.

M. Mazankowski: Oui.

M. O'Neil: C'est surtout la partie Sault-Sainte-Marie qui semble intéresser les États-Unis, laquelle échappe à notre compétence, de même que la section entre Montréal et le Lac Erié.

Diverses études ont été réalisées au fil des années concernant les avantages et les inconvénients d'une saison plus longue. Nous reconnaissons qu'elle constitue un avantage pour les clients qui souhaitent disposer d'un approvisionnement en

[*Text*]

advantage. However, I am thinking particularily of companies such as the steel industry, where they could in fact have coal and ore coming to them continuously.

• 1010

Mr. Mazankowski: Mr. O'Neil, what are the obvious drawbacks from a Canadian perspective in terms of an extension like the U.S. is proposing?

Mr. O'Neil: I guess the first drawback is that if we are talking about a 12-month season, that is impossible. We have a single-lock system, and we have to take the locks out of service for repairs for 6 to 8 weeks per year. So a 12-month season is impossible. As to the channels themselves, to keep them open for 9 months or so, and the locks, would require a considerable amount of expense. We have done some work just to firm up the closing dates, but there would be substantially more work.

Mr. Mazankowski: You say "considerable". Could it be anywhere from $100 million to $10 billion? How much?

Mr. O'Neil: For a nine-and-a-half-month season, which would be an approximate extension of four weeks, we are talking in the range of $45 million to $50 million.

Mr. Mazankowski: From Canada's point of view, though, I assume it naturally is interested in optimum maximization. I presume that from the authority's point of view, you are going to squeeze as much capacity or freight through the seaway as you possibly can. As you see it, what is really the optimum in terms of cost benefit from today's perspective?

Mr. O'Neil: Well, firstly we have a substantial surplus of capacity during the summer season. It is our view that this capacity should be utilized before we get engaged in expenses and the difficulties of operating in the winter season.

Mr. Mazankowski: What have you done to try to smooth out the hills and the valleys in terms of that movement of traffic? I know that is a problem.

Mr. O'Neil: We have had discussions with the major users, particularily the Canadian Wheat Board, which has done a very excellent job of trying to spread out their deliveries so that we have a more uniform flow through the system, rather than the peaking that we always used to have in the spring and then in the fall just before freeze-up. We do have some difficulty in this regard with the American grain industry, because it is much more volatile than the Canadian.

Mr. Mazankowski: Speaking of grain, and speaking of the tonnage specifically, you are moving more or less 50 million tonnes through the system. Is that not correct?

Mr. O'Neil: That is approximately correct.

Mr. Mazankowski: What percentage of that would be Canadian traffic and what percentage would be American traffic?

Mr. O'Neil: That is difficult to answer, because it would have to be decided whether iron ore that is of Canadian origin

[*Translation*]

matériaux plus réguliers. Je pense notamment aux usines sidérurgiques qui auraient intérêt à se faire livrer le charbon et le minerai en continu.

M. Mazankowski: Quels sont les inconvénients dans la perspective canadienne, d'une prolongation comme celle que les États-Unis envisagent?

M. O'Neil: Le premier inconvénient est qu'il est impossible de garder la voie ouverte 12 mois sur 12. Nos écluses ne sont pas dédoublées et il faut bien les réparer chaque année, ce qui prend de six à huit semaines. Une saison de 12 mois est donc impensable. Quant aux chenaux de navigation, si l'on voulait les garder ouverts neuf mois par an, de même que les écluses, cela coûterait très cher. Nous avons déjà engagé des travaux pour parvenir à une date de fermeture fixe mais les ouvrages requis seraient beaucoup plus considérables.

M. Mazankowski: Vous employez le mot «considérables». Dans quelle fourchette se situeraient les dépenses? Entre 100 millions et dix milliards? Combien?

M. O'Neil: Pour une saison de neuf mois et demi, c'est-à-dire une prolongation de quatre semaines, il faut compter dans les 45 à 50 millions.

M. Mazankowski: Cependant, j'imagine que le Canada a intérêt également à optimiser l'utilisation de la voie et d'y faire passer autant de fret que possible. Sous cet angle, quelle est la combinaison optimale de tonnage transporté et de travaux?

M. O'Neil: D'abord, nous avons un excédent de capacité substantiel en été. Nous pensons qu'il vaudrait mieux utiliser cette capacité avant d'engager de grosses dépenses et d'affronter les risques d'ouverture en hiver.

M. Mazankowski: Qu'avez-vous fait pour essayer de régulariser davantage le mouvement du fret? Je sais que c'est un problème.

M. O'Neil: Nous avons entamé des discussions avec les principaux utilisateurs, et notamment avec la Commission canadienne du blé qui a beaucoup fait pour mieux étaler ses livraisons de façon à nous donner un trafic plus uniforme plutôt que les embouteillages que nous connaissions auparavant au printemps et juste avant le gel en automne. Nous n'avons pas autant de succès avec les producteurs de céréales américains où le marché est beaucoup plus capricieux qu'au Canada.

M. Mazankowski: Parlant de céréales, vous en transportez à peu près 50 millions de tonnes par la voie maritime. Est-ce exact?

M. O'Neil: C'est le chiffre approximatif.

M. Mazankowski: Quels sont les pourcentages de céréales canadiennes et américaines?

M. O'Neil: C'est difficile à dire car il faudrait décider si le minerai de fer d'origine canadienne, venant du Labrador et du

[*Texte*]

from Labrador and Quebec and is going to an American port is American or Canadian. It is approximately 50-50. If we take the grain industry alone, approximately 17 million tonnes of Canadian grain goes through, as against 8 million tonnes of American grain.

Mr. Mazankowski: So it is roughly two-thirds . . .

Mr. O'Neil: For that particular commodity.

Mr. Mazankowski: Roughly 50% of the tonnage going through the system is grain.

Mr. O'Neil: That is right.

Mr. Mazankowski: And of that 50%, roughly two-thirds is Canadian grain.

Mr. O'Neill: That is right.

Mr. Mazankowski: In terms of your discussions with the Canadian Wheat Board, I take it that you are trying to get something along the lines of long-term shipping contracts so that you can utilize the system in a more uniform way. Are there any incentives being granted by the authority to the Wheat Board to encourage greater movement in the slower shipping seasons? What have you done in terms of providing those kinds of incentives?

Mr. O'Neil: At the present time there are no actual incentives. There is one incentive, of course, which is that on the Montreal-to-Lake Ontario section, grain goes through at a cheaper rate than other bulk. But that is an annual thing; that applies for the full navigation season. We do not have any preferred rates to induce people to utilize the system in the summer—say July, August, September.

Mr. Mazankowski: In terms of your longer-term planning, there were some pretty bullish predictions for freight movement through the seaway three or four months ago. What are you looking at? What are you forecasting in terms of tonnage to the end of the decade?

• 1015

Mr. O'Neil: First, I think the bullish forecasts were made by an Ontario government task force . . .

Mr. Mazankowski: Yes.

Mr. O'Neil: —not by the seaway authority. We always had some concern that they were a little bit unrealistic to the point where they were calling for capacity problems in 1985, which of course is not anywhere near the case. I think what we are looking at from now on—after this recessionary period, where we have had a downturn in traffic—is an increase to something getting closer to normal, but not at the same rate we have had in the past. We think there will be a steady increase in the use of the seaway as the economy of North America—and the world, in fact—improves. But the rate would be lower than it has been historically since the seaway opened.

Mr. Mazankowski: You are roughly at 50 million tonnes. By the end of the decade, do you expect that to increase to 55 million, 60 million, or is it based on . . .

[*Traduction*]

Québec, destiné à un port américain est américain ou canadien. La proportion est environ moitié moitié. Sur le plan des céréales, environ 17 millions de tonnes de cérales canadiennes passent par la voie maritime, contre 8 millions de tonnes de céréales américaines.

M. Mazankowski: C'est donc environ les deux tiers . . .

M. O'Neil: Dans le cas des céréales.

M. Mazankowski: À peu près 50 p. 100 du tonnage transporté consiste en céréales.

M. O'Neil: C'est exact.

M. Mazankowski: Et sur ces 50 p. 100, près des deux tiers sont des céréales canadiennes.

M. O'Neil: C'est exact.

M. Mazankowski: Dans vos négociations avec la Commission canadienne du blé, j'imagine que vous vous efforcez d'obtenir des contrats de transport à long terme de façon à pouvoir uniformiser votre exploitation. Offrez-vous des avantages à la Commission du blé pour l'encourager à faire plus d'expéditions durant la saison creuse? Quelle sorte de stimulants offrez-vous?

M. O'Neil: Il n'y a pas vraiment de stimulants à l'heure actuelle. Un avantage, évidemment, est que dans la partie Montréal-Lac Ontario, les céréales bénéficient d'un tarif privilégié par rapport aux autres marchandises en vrac mais ce tarif est pratiqué toute l'année, sur l'ensemble de la saison de navigation. Nous ne sommes pas obligés d'offrir un tarif préférentiel pour inciter les transporteurs à utiliser le réseau durant les mois d'été, en juillet, août et septembre.

M. Mazankowski: En ce qui concerne votre planification à long terme, nous avons entendu, il y a trois ou quatre mois, des prévisions très optimistes quant au mouvement de marchandises passant par la voie maritime. Que prévoyez-vous? Sur quel tonnage comptez-vous à la fin de la décennie?

M. O'Neil: Tout d'abord, ces prévisions optimistes ont été formulées par un groupe de travail de l'Ontario . . .

M. Mazankowski: Oui.

M. O'Neil: . . . et non pas nous-mêmes. Nous les avons toujours jugées un peu irréalistes dans la mesure où ils prévoyaient des problèmes de capacité en 1985, ce qui sera évidemment loin d'être le cas. Je pense que, après cette période de récession qui a vu une diminution du trafic, nous pouvons nous attendre à une expansion à un rythme un peu plus normal mais pas aussi rapide que par le passé. Nous pensons que le tonnage transporté par la voie maritime augmentera régulièrement avec la reprise de l'économie américaine et ailleurs dans le monde mais à un rythme moindre que ce que nous avons connu depuis l'ouverture de la voie maritime.

M. Mazankowski: Vous êtes environ à 50 millions de tonnes. D'ici la fin de la décennie, pensez-vous atteindre 55 millions, ou 60 millions ou bien . . .

[*Text*]

Mr. O'Neil: I would say somewhere over the 60 to 65 million tonnes, in that range.

Mr. Mazankowski: Do you have enough capacity within the existing system to move that tonnage?

Mr. O'Neil: Yes, we do.

Mr. Mazankowski: Simply by better utilization, or do you have to spend some money in order to do that?

Mr. O'Neil: We have done some things, particularly on the Welland Canal, to get us to the capacity we have today. We have removed some obstacles; we have widened certain sections of the channel. There are a few more things we could do in that area with the expenditure of relatively minor amounts of money. I am talking now of something in the range of $15 million to $20 million.

Mr. Mazankowski: Yes.

Mr. O'Neil: Of course this is all aimed at trying to keep the capacity of the system up with its demand, short of rebuilding the whole system. That is a possibility sometime in the future, but it would be extremely costly. We are working toward all projects that would fall short of that.

Mr. Mazankowski: Can you give the committee any prediction as to what will happen to the tolls? They are frozen at the present time. Can you give the committee the benefit of what you are recommending in terms of the funding of the tolls for the next year or two years?

Mr. O'Neil: If we keep the mandate of the authority in mind, which is to generate sufficient funds to cover our operating and maintenance costs, then I would have to think that if costs go up in line with the cost of living, the tolls should probably parallel that. There is one influence that is going to impact on that, and that is the volume of traffic. If we get an increase in volume, then the tolls of course could stay a bit lower. But I would think we would be talking of relatively minor increases. As you mentioned, in 1983 we were able to proceed without an increase in any toll.

Mr. Mazankowski: You have a matter that is somewhat contentious in the imposition of lockage fees, which have a rather impairing effect upon the smaller vessels. The lockage fee—something in the order of $2,000—I guess is there to encourage the utilization of larger vessels, to reduce your number of transits, and keep your tonnage up. There have been many representations made to remove that lockage fee, or at least bring it down to a more reasonable level so as not to discriminate against the smaller vessels. Are you actively seized with that problem? Or is it firm and is it going to remain in place as part of the overall mandate that you have in terms of meeting your operation and maintenance costs?

Mr. O'Neil: The lockage fee is only imposed on the Welland Canal as a part of a composite toll structure, which includes the gross registered tonnage of the ship and the cargo. It was in place on the Welland Canal from 1967 to about 1977; the rate then was about $100 per lock. We had representations from certain segments of the shipping industry suggesting that we should consider re-imposing or putting in place something

[*Translation*]

M. O'Neil: Je pense que nous atteindrons 60 à 65 millions de tonnes.

M. Mazankowski: Votre infrastructure suffit-elle pour recevoir un tel tonnage?

M. O'Neil: Oui, certainement.

M. Mazankowski: Grâce à une meilleure utilisation ou bien devrez-vous effectuer des investissements pour cela?

M. O'Neil: Nous avons déjà fait quelques travaux, et notamment sur le canal Welland, pour parvenir à la capacité que nous avons aujourd'hui. Nous avons supprimé quelques obstacles, nous avons élargi certaines portions du chenal. Nous pouvons réaliser quelques autres améliorations dans cette partie à relativement peu de frais. Je prévois une dépense entre 15 et 20 millions de dollars.

M. Mazankowski: Oui.

M. O'Neil: Cela évidemment est destiné à nous doter d'une capacité qui réponde à la demande, sans aller jusqu'à reconstruire tout le système. Cette dernière éventualité pourra se présenter à l'avenir mais ce sera extrêmement coûteux et nous essayons d'exploiter toutes les possibilités d'aménagement qui nous permettent de l'éviter.

M. Mazankowski: Pouvez-vous nous donner une idée de ce qu'il adviendra des péages? Ils sont actuellement gelés et j'aimerais savoir ce que vous recommanderez à leur sujet l'année prochaine et dans deux ans?

M. O'Neil: Étant donné que notre mandat est de dégager des ressources financières suffisantes pour couvrir nos frais d'exploitation et d'entretien, nos péages devront probablement suivre le coût de la vie dans la mesure où nos frais en feront autant. Il y a un facteur qui risque d'influencer cela et c'est le volume du trafic. Si nous obtenons une augmentation de volume, alors les péages pourront augmenter moins vite. De toute façon, l'augmentation restera relativement minime et, comme vous l'avez dit, nous avons pu laisser les péages inchangés en 1983.

M. Mazankowski: Il y a une petite controverse concernant les redevances d'écluses qui tendent à dissuader les petits navires. La redevance d'écluses qui est d'environ 2,000 dollars est destinée à encourager le passage des grands navires, afin de réduire le nombre de mouvements et maximiser le tonnage. On a demandé la suppression de cette redevance, ou du moins sa réduction à un niveau plus raisonnable de façon à ne pas exercer de discrimination contre les petits navires. Envisagez-vous de donner suite ou bien êtes-vous décidé à la conserver comme nécessaire à l'exécution de votre mandat qui est de couvrir vos frais d'exploitation et d'entretien?

M. O'Neil: La redevance d'écluse n'est imposée que dans le canal Welland et ce dans le cadre d'un barème de péage global qui prend en compte le tonnage brut du navire et le fret. Elle a été pratiquée sur le canal Welland de 1967 à 1977 et son taux était d'alors de 100 dollars par écluse. Certains armateurs nous ont demandé de la rétablir ou plutôt d'introduire un barème

[*Texte*]

that would be an incentive for the larger ships. The lockage fee was an obvious choice that came to mind.

• 1020

After discussions with industry, we agreed that we would put it in in a phased way; that is, we would introduce it at $150 the first year, and $250 the second year, with the object of gradually increasing it in the course ot time, because it was felt that what the seaway has to offer is service, and just because cargo is travelling in a big, efficient ship is no reason for it to be penalized. That was largely the thinking that went behind the introduction of the lockage fee. However, it has been pointed out to us that—and we recognize that there would be a greater impact on small ships—it is just a corollary of that. It has been brought to our attention that there may be some specific trades that require small ships and should be given special treatment.

We have examined this, in conjunction with the Dominion Marine Association and the Great Lakes Development Association, and so far far have not found any specific trades which in any way could be adversely affected by the lockage fee or the toll structure as it is presently constituted. However, we did agree that we would leave the lockage fee component as it is until it becomes more obvious that we should be increasing it or adjusting the structure again. So, the Authority's position at this time is to leave 1984 alone where tolls have been frozen; we would leave the lockage fee as it is, because it is a relatively small component of the total cost, and then examine it in the future. In the meantime, we will try and find out whether or not, in fact, certain trades to smaller ports, shallow draft ports, and so on, is having any impact on them, and then to try and come to some solution.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, a final question. The Misener report, that was commissioned by the Ontario government, came up with a series of recommendations, and you have already passed some comment on the optimistic forecasts that were contained therein.

There are a couple of specific recommendations that I would like to ask you about. They recommended that the Canadian Great Lakes fleet be permanently exempted from compulsory pilotage west of Montreal. I would like you to comment on that: whether you agree with that, and whether it is something that is worthwhile pursuing and should be pursued.

The other point had to do with the coast guard. They suggested that there was a duplication of compulsory vessel inspections and that that be eliminated.

I wonder if you would comment on those two recommendations, and whether anything is being done to look at those recommendations in a positive way.

Mr. O'Neil: Mr. Chairman, I will comment on them, recognizing that they are not Seaway Authority responsibilities, if that is in order.

Mr. Mazankowski: Yes.

Mr. O'Neil: The requirement for pilotage, of course, stems from the Pilotage Act, and any changes in the requirements

[*Traduction*]

préférentiel pour les gros navires. La redevance d'écluse paraissait un moyen logique.

Après en avoir discuté avec les transporteurs, nous avons convenu de la rétablir graduellement, c'est-à-dire de pratiquer un montant de 150 dollars la première année et 250 dollars la deuxième et de continuer à l'augmenter peu à peu car nous pensons que notre rôle est d'offrir un service et il n'y a aucune raison de pénaliser un navire simplement parce qu'il est gros et efficace. C'est sur ce raisonnement qu'était fondée l'introduction de la redevance d'écluse. Cependant, on nous a fait remarquer que certaines marchandises exigent de petits navires et devraient bénéficier d'un traitement spécial.

Nous nous sommes penchés sur la question en collaboration avec la *Dominion Marine Association* et la *Great Lakes Development Association* et n'avons pu encore déterminer aucun secteur qui souffrirait de ces redevances d'écluse ou du barême de péage tel qu'il est actuellement pratiqué. Nous avons cependant convenu de laisser la redevance telle quelle jusqu'à ce qu'une modification ou un rajustement s'impose très clairement. La position de l'administration est donc de ne pas toucher au barème de péage en 1984, redevances d'écluse y compris car de toute façon elles ne représentent qu'une petite partie du péage total et de réexaminer la question plus tard. Entre-temps, nous essaierons de déterminer si effectivement le trafic destiné aux petits ports, aux ports à faible tirant d'eau, en souffrirait et essayer de dégager alors une solution.

M. Mazankowski: Dernière question, monsieur le président. Le Rapport Misener, qui avait été commandé par le gouvernement de l'Ontario, a formulé une série de recommandations et vous nous avez déjà dit ce que vous pensiez des prévisions optimistes qui y étaient contenues.

Je voudrais vous poser une question concernant d'autres recommandations précises. Le rapport recommande que la flotte canadienne des Grands Lacs soit exemptée de façon permanente du pilotage obligatoire à l'ouest de Montréal. Êtes-vous d'accord?

Le deuxième point concerne la garde côtière. Le rapport estime que les inspections obligatoires de navires font double emploi et qu'il faut éliminer l'une des deux.

J'aimerais que vous nous donniez votre avis sur ces deux recommandations et si vous envisagez actuellement de donner suite.

M. O'Neil: Monsieur le président, je vais répondre mais en indiquant que cela ne relève pas de la compétence de l'administration de la voie maritime.

M. Mazankowski: Oui.

M. O'Neil: L'impératif du pilotage est contenu dans la Loi sur le pilotage et toute modification devra se faire par la voie

[*Text*]

would have to be dealt with in that context. The view of the Seaway Authority is that the masters of inland vessels are, by and large, the best trained people to "con" the ships through our system.

Mr. Mazankowski: Right.

Mr. O'Neil: We can see no advantage in operating the system to require that they should be compelled to take pilots. There is a provision, of course, in the Pilotage Act to grant a licence to the masters or officers of vessels who would make application, and so on. This is a procedure which has, by and large, not been followed by VMI masters who feel that they have some objection to this particular procedure. They do not wish to be examined by pilots, and so on. But the Authority's view, as I said, is that the officers and masters of the inland fleet are the most competent people to handle vessels in our system.

If that satisfies the comment . . .

Mr. Mazankowski: I appreciate your comments.

Mr. O'Neil: On the coast guard—I guess I have to go back to my previous spot to comment on that.

Mr. Mazankowski: I did not intend to put you on the spot.

Mr. O'Neil: The matter of dual inspections has been around for some time, and I certainly believe there are some areas of the inspection of the ships that could be handled by properly qualified representatives from the classification societies.

• 1025

In fact, that it is done now. A ship to remain in class must be inspected by one of the societies, be it Lloyd's or the American Bureau, or what have you. However, there are other parts of the inspection of ships which, I think, should remain with the Coast Guard, and those are particularly related to direct safety, safety appliances and that sort of thing. However, when it comes to hull and machinery, I do not see any reason why an arrangement could not be developed which would eliminate dual inspections.

Mr. Mazankowski: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Mazankowski. Mr. O'Neil, would you explain what you mean by "conning the ships through the system"?

Mr. O'Neil: It just means having the conduct of the vessel as it is proceeding through; I guess I could say being the captain of the ship and handling its navigation through the waterway.

The Chairman: I was just interested in your interpretation of the word "conning".

Monsieur Laniel.

M. Laniel: Merci, monsieur le président.

I have, Mr. O'Neil, a few questions of different purport. The first one concerns the point raised by Mr. Mazankowski on extensions of seasons. As you are aware, this would have quite

[*Translation*]

législative. Notre point de vue est que les capitaines des navires des eaux intérieures sont, dans l'ensemble, les plus compétents pour diriger ces navires dans la voie maritime.

M. Mazankowski: Oui.

M. O'Neil: Je ne vois aucun avantage à les contraindre à prendre un pilote à bord. Evidemment, la Loi sur le pilotage prévoit que les capitaines ou les officiers des navires peuvent demander un permis de pilotage, etc., mais cette procédure n'a guère été suivie par les capitaines qui ne l'aiment pas. Ils ne veulent pas se faire examiner par des pilotes, etc. A notre sens, les officiers et les capitaines des navires des eaux intérieures sont les plus compétents pour diriger leurs bateaux dans nos eaux.

Si cela répond à votre question . . .

M. Mazankowski: Tout à fait.

M. O'Neil: En ce qui concerne la garde côtière, là encore je dois émettre la même réserve que tout à l'heure.

M. Mazankowski: Je n'avais pas l'intention de vous mettre en situation délicate.

M. O'Neil: Cela fait quelque temps que le problème de la double inspection a été posé et je crois que, effectivement, certains éléments de l'inspection des navires pourraient être effectués par les représentants des sociétés de classification qui disposent de la formation voulue.

En fait, c'est ce qui se fait actuellement. Pour qu'un navire conserve sa cote, il doit être inspecté par une des sociétés, que ce soit la *Lloyd's* ou le *American Bureau* ou une autre société. Cependant, d'autres parties de l'inspection des navires devraient, à mon avis, continuer de relever de la garde côtière et je pense en particulier à la sécurité, aux appareils de sécurité et ainsi de suite. Cependant, pour ce qui est de la coque et des navires, je ne vois pourquoi un accord éliminant les inspections doubles ne pourrait être signé.

M. Mazankowski: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Mazankowski. Monsieur O'Neil, voudriez-vous nous expliquer ce que vous entendez par «gouverner les navires sur les voies maritimes»?

M. O'Neil: Cela signifie simplement piloter un navire; je dirais que c'est être le capitaine d'un navire et d'assurer sa navigation sur les voies maritimes.

Le président: Je voulais simplement savoir comment vous interprétiez le terme «gouverner».

Mr. Laniel.

Mr. Laniel: Thank you, Mr. Chairman.

J'ai donc questions à vous poser, monsieur O'Neil. La première porte sur le point soulevé par M. Mazankowski à propos du prolongement des saisons. Comme vous le savez, ce

[*Texte*]

an impact on the operation in the Beauharnois Canal in my constituency.

I know that the installation of a boom at the entrance of the Beauharnois Canal has helped the formation of a topping of ice on the canal. But I was very surprised this year that the area of the Saint Louis bridge in the canal was left open without any type of booms or installations to help the formation of ice, and it did create some problems.

At the same time, I know because of that, that Hydro-Québec has been having trouble in their production of electricity. At the same time, I know that the people of the seaway have been asking the Hydro-Québec people to supply them with data about the formation of ice, and all that. Is that all in the perspective of that extension? I hope that if at any time such a decision is taken, or such an avenue is taken, that you do take Hydro-Québec into your confidence and into the decision-making, because it will have an impact and this will reproduce itself at the political level, not only at the operations level.

The Chairman: Mr. O'Neil.

Mr. O'Neil: Mr. Chairman, there are always problems when we try to combine the operation of a navigation facility and a power facility. We have this at Beauharnois. We have it in the St. Lawrence where we are dealing with the Power Authority of the State of New York, and Ontario Hydro.

When the agreement was developed between Québec Hydro or its predecessor and the navigation authorities, it was understood that there would be times of some difficulty. However, we have developed over the years what we consider to be a reasonable operating set of rules, whereby we do try to work with Québec Hydro to permit them to have their ice cover form, as you mention, Mr. Laniel, because they need the cover to avoid the ingestion of ice in their turbines. We work out a system with them depending on weather conditions each year to try and accommodate both of the interests.

Regarding the ice booms themselves, the ones in the power canal are placed by Québec Hydro. So the decision to place them or not rests with them. We work them to make sure that navigation works its way around the booms. For instance, they will put the booms partly across the channel, leaving a gap for navigation until the very end of the season; then they will close the section where ships pass. The one at the entrance, on Lake St. Francis was provided by the Seaway Authority, in line with trying to work with Quebec Hydro to keep the seaway operating towards a fixed closing date as best we can determine it, and at the same time make sure that they do not lose any generation of power, because we recognize how important it is that Beauharnois should operate, and I think with very few exceptions have been able to accomplish this.

[*Traduction*]

prolongement pourrait avoir un impact significatif sur l'exploitation du canal Beauharnois dans ma circonscription.

Je sais que la construction d'un barrage à l'entrée du canal Beauharnois a contribué à l'amoncellement de glaces sur le canal. Mais j'ai été très surpris de constater, cette année, que la région du pont Saint-Louis avait été laissée ouverte sans barrages ou installations permettant la formation de glaces et cela a créé certains problèmes.

En même temps, je sais que c'est pour cette raison qu'Hydro-Québec a eu des difficultés à produire de l'électricité. Je sais également gue les administrateurs de la voie maritime ont demandé aux responsables d'Hydro-Québec de leur donner des statistiques sur la formation de glaces et sur d'autres éléments. Est-ce en raison de cette prolongation éventuelle? Si jamais une telle décision était prise, j'ose espérer que vous en ferez part à Hydro-Québec car cette décision aura sans doute des répercussions et se fera sentir à l'échelle politique et non pas seulement à l'échelle de l'exploitation.

Le président: Monsieur O'Neil.

M. O'Neil: Monsieur le président, des problèmes se posent toujours lorsque nous essayons d'allier l'exploitation d'une voie maritime à celle d'une centrale électrique. C'est le problème qui se pose à Beauharnois. Le même problème se pose dans le Saint-Laurent avec la *Power Authority* de l'État de New York et Hydro-Ontario.

Lorsqu'un accord a été signé entre Hydro-Québec ou son prédécesseur et l'administration de la voie maritime, il était entendu que des problèmes surviendraient. Cependant, au fil des ans, nous avons mis au point ce que nous considérons être un ensemble de règles d'exploitation tout à fait raisonnables où nous essayons de collaborer avec Hydro-Québec pour leur permettre d'avoir cette couverture de glaces car, comme vous le dites, monsieur Laniel, Hydro-Québec a besoin de cette couverture pour éviter que les turbines ne happent de la glace. Nous essayons chaque année de concilier ces intérêts et ce, en fonction des conditions climatiques.

Pour ce qui est des barrages à glaces, ceux qui se trouvent dans le canal sont placés par Hydro-Québec lui-même. Par conséquent, cette décision leur revient. Nous les manoeuvrons pour nous assurer que les navires peuvent passer autour de ces barrages. Par exemple, Hydro-Québec place ses barrages en partie à travers le canal pour permettre aux navires de passer jusqu'à la fin de la saison, ensuite il ferme la partie où les navires passent. Celui qui se trouve à l'entrée du canal, sur le Lac St. Francis, a été fourni par l'administration de la voie maritime, nous essayons de travailler avec Hydro-Québec pour que la voie maritime reste ouverte jusqu'à la date de clôture, date que nous déterminons de la meilleure façon possible, et en même temps nous nous assurons qu'ils ne perdent pas d'électricité car nous nous rendons compte à quel point il est important que le canal de Beauharnois puisse être exploité et je crois que c'est ce que nous avons fait à de très rares exceptions près.

[*Text*]

• 1030

Mr. Laniel: Do you think that the installation of such boons and the appropriate use of them can be a substitute to the construction of another route if we go in the direction of prolongation of the season?

Mr. O'Neil: For a shorter term extension, yes. For a longer term extension, I am saying now of say 12 months if we ever got to that stage, I believe that we would probably have to look towards something like completely separate canals or channels, which gets extremely expensive. But for short-term extensions such as we have been able to bring about to date —the four weeks I mentioned, I think that the ice booms are a major element in permitting us to do that.

Mr. Laniel: Mr. Mazankowski, in speaking of pilotage brought back to my memory problems that we have faced in the Beauharnois canal we have faced in recent years because of accidents, and accidents are there for different reasons: the speed of the current is high, and we have a lead bridge in our way, and there is also the locks operation. My first question was: When we had that accident in 1980, I think at Seinway Bridge, who was the operator of the ship? Was it a pilot, or was it the ship's pilot?

Mr. O'Neil: No, at that particular time my recollection is that the ship was handled by the first officer, by the first mate . . .

Mr. Laniel: Under the supervision . . .

Mr. O'Neil: Of the master, but there was no pilot on board.

Mr. Laniel: There was no pilot on board?

Mr. O'Neil: No, no.

Mr. Laniel: How come a thing like that happened?

Mr. O'Neil: It is unfortunately, as is the case with many marine accidents, it was a human error. Whoever had the control of the ship misjudged what was happening and got into this particular situation he could not get out of.

Mr. Laniel: While speaking of expenditure, have you recuperated the cost of repairs to that bridge?

Mr. O'Neil: Yes, we did.

Mr. Laniel: And what about the accident in the locks in October, or November I think, the end of October this year? Is there an emergency—are there emergency measures that would prevent the seaway from closing for a full season in such cases?

Mr. O'Neil: In the case you are referring to which was the salt water vessel the *Hellena C*, it was downbound in the lock, and for some reason which has not yet been determined by the investigators got full speed ahead when it was halfway in the lock, rather than full speed astern and we do have a protective fender device which is capable of resisting certain forces. This slowed the ship down somewhat, but then it did proceed into the gates, into the first pair of gates, but the reason we were only closed for a very short period of time is that we do have a

[*Translation*]

M. Laniel: Pensez-vous que l'installation de ces barrages et leur utilisation appropriée peuvent se substituer à la construction d'une autre voie si la saison était prolongée?

M. O'Neil: Oui, si cette période de prolongation est courte. Pour une prolongation plus longue, disons 12 mois si jamais on en arrivait là, je pense qu'il faudrait vraisemblablement envisager la construction de canaux séparés ce qui serait très onéreux. Mais pour des périodes de prolongation très courtes comme celles que nous avons pu arranger jusqu'à présent, j'ai parlé tout à l'heure de quatre semaines, je pense que nous pouvons le faire grâce en grosse partie au barrage de glace.

M. Laniel: En parlant tout à l'heure de pilotage, M. Mazankowski m'a rappelé des problèmes auxquels nous avons dû faire face dans le canal de Beauharnois ces dernières années en raison d'accidents et ce, pour différentes raisons: le courant est fort, un pont en métal sera bientôt construit et il ne faut pas oublier l'exploitation des écluses. Voici donc ma première question: lorsque cet accident a eu lieu au pont Seinway, je crois, en 1980, qui était l'exploitant du navire en question? Était-ce un commandant ou le commandant du navire?

M. O'Neil: Non, si je ne m'abuse, le navire était piloté par le premier officier . . .

M. Laniel: Sous la surveillance . . .

M. O'Neil: Du commandant, mais il n'y avait pas de pilote à bord.

M. Laniel: Il n'y en avait pas?

M. O'Neil: Non, non.

M. Laniel: Comment est-ce possible?

M. O'Neil: C'est malheureux, mais comme c'est le cas pour de nombreux accidents maritimes, il s'agissait d'une erreur humaine. Celui qui pilotait le navire, quel qu'il ait été, n'a pas su juger la situation et n'a pas pu se dégager de la position où il s'était mis.

M. Laniel: En parlant de dépense, les frais de réparation de ce pont ont-ils été remboursés?

M. O'Neil: Oui.

M. Laniel: Et l'accident qui a eu lieu en octobre ou en novembre ou vers la fin du mois d'octobre dans une écluse? Existe-t-il des mesures d'urgence qui permettraient de ne pas fermer pendant toute une saison la voie maritime lorsque de tels accidents arrivent?

M. O'Neil: Vous faites sans doute allusion au navire de haute mer, le Hellena C, qui descendait l'écluse et qui, pour une raison qui n'a pas encore été déterminée par les enquêteurs, a accéléré alors qu'il se trouvait à moitié chemin dans l'écluse, au lieu de faire machine arrière; nous avons cependant un butoir qui peut résister à certains accidents. Cet accident a donc ralenti le navire, mais il est passé par les portes, la première série de portes, mais la raison pour laquelle nous n'avons fermé la voie que pendant très peu de temps c'est parce

[*Texte*]

second set of gates installed at that location as a protective measure. When the first pair were damaged, they were removed and these are very massive pieces of steel—when they were taken out of place we were able to resume navigation with only a minor delay because of the fact that we did have the backup device in place. That is another pair of gates.

Mr. Laniel: I have a press clipping of last October that appeared in the journal *La Presse Québec et ses voisins forment un comité pour promouvoir la Voie maritime. Offensive auprès des exportateurs américains.*

I am speaking of the maximum use of the seaway. I guess if you recall the last time I went to your office with a delegation from my area, about the Valleyfield Harbour, I asked the question about whether or not the St. Lawrence Seaway had a promotion program for better and maximum use of the seaway in Canada and abroad.

• 1035

You spoke of rationalization of cargo over the season, but at the same time when we look at your charts and results, and even your report, we notice that the downbound cargo is higher than the upbound cargo generally in recent years. Is that because of the economic recession or is that a natural evolution of that kind of operation, or is it because we lack salesmanship for the use of the St. Lawrence Seaway facilities?

Mr. O'Neil: Mr. Chairman, I think that the change in traffic patterns we see in the report and we have seen in subsequent years is largely due to the downturn in the steel industry, particularly in the United States, some in Canada, where the traffic patterns which had sort of evolved over the years since the seaway opened, were loaded downbound with grain and backhaul of iron ore. With the reduction in the volume of steel being produced in the United States, that backhaul of ore has gone down, so that we have lost that as—not lost it completely because we still do have something in the range of seven million to eight million tons of iron ore going through the system, but the optimum usage is of course loaded down and loaded back inland.

In respect of your comment about poor salesmanship . . .

Mr. Laniel: Yes. Perhaps at the same time the participation in the seaway in the forum.

Mr. O'Neil: Yes. The Seaway has always been, if I understand this particular forum correctly, involved with this group. It is a combined group set up by Ontario and Quebec. I personally have attended all their sessions. They really do not have anything in place that is doing anything positive to date, except to note the problems.

The difficulty has been that up until recently we have been concerned about a capacity problem, cargo is just going to come to our door. There is perhaps a change of attitude that is coming about in the organization that that is not the case and that we should be perhaps more involved in, if I can put it this way, marketing the seaway.

[*Traduction*]

que nous disposons d'une deuxième série de portes installées là comme mesure de protection. Lorsque la première série a été endommagée, elles ont été retirées et ce sont des pièces de métal très lourdes et lorsqu'elles ont été retirées, nous avons pu reprendre la navigation avec très peu de retard car nous avions ces portes de secours. Il s'agit de la deuxième série de portes.

M. Laniel: J'ai ici un article du journal La Presse qui a paru en octobre dernier et intitulé «Québec et ses voisins forment un comité pour promouvoir la Voie maritime. Offensive auprès des exportateurs américains.»

Je parle de l'utilisation maximale de la voie maritime. Si vous vous en souvenez, la dernière fois que je suis venu vous voir accompagné d'une délégation de ma circonscription, à propos du port de Valleyfield, je vous ai demandé s'il existait un programme de promotion de la Voie maritime du Saint-Laurent qui prônait une meilleure et une plus grande utilisation de cette voie au Canada et à l'étranger.

Vous avez parlé de rationalisation du fret au cours de la saison tout entière, mais si nous examinons vos tableaux et votre performance, et même votre rapport, nous constatons qe le fret en aval est plus important qu'en amont ces dernières années. Est-ce dû à la récession économique, est-ce l'éVolution naturelle de ce genre d'activité ou est-ce dû à un manque de promotion des installations de la voie maritime du Saint-Laurent?

M. O'Neil: Monsieur le président, je pense que cette évolution du trafic, telle que nous la constatons dans le rapport et ces dernières années, est largement due à la récession dans l'industrie de l'acier, en particulier aux États-Unis et en partie au Canada où le fret qui avait évolué au fil des années depuis l'ouverture de la voie maritime, était composé en aval de grain et en amont de minerai de fer. La diminution de la production d'acier aux États-Unis a entraîné une réduction du transport du minerai si bien que nous avons perdu ce fret quoique nous ne l'ayons pas perdu complètement car nous transportons toujours entre sept à huit millions de tonnes de minerai de fer, mais l'essentiel est composé de fret en aval.

Pour ce qui est de l'absence de promotion . . .

M. Laniel: Oui. Vous pourriez également parler de la participation de la voie maritime au forum.

M. O'Neil: Oui. La voie maritime a toujours été associée, si je vous comprends bien lorsque vous parlez de forum, à ce groupe. Il s'agit d'un groupe formé par l'Ontario et le Québec. J'ai personnellement assisté à toutes leurs séances. On ne peut pas dire qu'il en sort quoi que ce soit de positif, ils se contentent de noter les problèmes existants.

Jusqu'à récemment, des problèmes de capacité nous préoccupaient, nous avions peur de déborder de fret. Cet organisme pense maintenant que ce n'est pas le cas et que nous devrions peut-être nous préoccuper plus de commercialiser la voie maritime.

[*Text*]

However, we have had some discussions with the users of the sytem, both the shipowners, the ship operators and industries which obtained products or ship products through the seaway. They believe that they are in the best position to develop new markets, not to the extent that we should not be concerned about this and that we should not publicize the seaway which they agree to, but when it comes to taking a specific type of cargo and making arrangements for it to change, say, its present pattern of going to one port and then being shipped to the plant to come and use the seaway completely, they feel that they are in the best position to get involved in that type of thing. I mention that as a comment, but we still have had some discussions with our American counterparts about marketing and do intend to try to develop a higher profile for the seaway, if I can put it that way.

The Chairman: Your final question, Mr. Laniel.

Mr. Laniel: One final question. I will go in a very different direction. I wonder , when does your labour contract renew itself and how do you foresee your coming negotiations in light of yesterday's budget?

Mr. O'Neil: The first part is easy. Our contract ends the end of this calendar year. We of course were not aware as to exactly what the government's position would be with respect to an extension of the 6 and 5 or the imposition or some other form of controls, so that as far as the authority is concerned, we will now revert to our standard bargaining process probably starting in the fall. Hopefully we will work towards the conclusion of a contract by the end of the year or early next year.

• 1040

Mr. Laniel: Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Laniel.

Normally I would go to Mr. Althouse next, but if he will agree, I will go to Mr. Nowlan first and then to Mr. Althouse.

Mr. Nowlan: If I can get on before 11:00 o'clock, that is fine, but I . . .

Mr. Althouse: We are down to 10-minute sections anyway, are we?

The Chairman: I was going to give you 15 if you needed it. I am in a generous mood this morning.

Mr. Althouse: All right. I can go on second round or if we could split the time . . . It does not matter. If Mr. Nowlan . . .

Mr. Nowlan: My questions are very short really.

The Chairman: Go ahead, Mr. Nowlan, and I will go to Mr. Althouse next.

Mr. Nowlan: Thank you very much, Mr. Chairman. My questions are very short.

[*Translation*]

Cependant, nous avons eu des entretiens avec les usagers du système, avec les armateurs, les exploitants de navires et les industries qui recevaient ou expédiaient des produits par l'intermédiaire de la voie maritime. Les intéressés estiment qu'ils sont mieux à même de trouver de nouveaux débouchés, non pas dans la mesure où cette situation ne devrait pas nous préoccuper et que nous ne devrions pas promouvoir la voie maritime ce avec quoi ils sont tout à fait d'accord, mais pour ce qui est de prendre en charge un certain type de marchandises et de prendre les dispositions pour en modifier l'acheminement qui consiste maintenant à amarrer dans un port, la marchandise étant expédiée à l'usine et pour ce qui est d'utiliser la voie maritime, ils pensent qu'ils sont mieux à même de s'occuper de ces choses-là. Ceci n'est qu'une observation, mais nous avons eu des discussions avec nos homologues américains à propos de la commercialisation de la voie maritime et nous avons effectivement l'intention d'essayer de mieux promouvoir cette voie, si je puis m'exprimer ainsi.

Le président: Une dernière question, monsieur Laniel.

M. Laniel: Bien. Je voudrais aborder un tout autre sujet. Quand votre convention collective vient-elle à échéance et dans quel esprit attendez-vous les négociations futures compte tenu du budget déposé hier?

M. O'Neil: Je peux répondre facilement à la première partie de votre question. Notre convention prend fin à la fin de cette année civile. Nous ne savions évidemment pas exactement si le gouvernement entendait prolonger le plafonnement des salaires à 6 et à 5 p. 100 ou s'il voulait imposer une autre forme de contrôles et par conséquent nous en reviendrons aux négociations collectives normales qui débuteront vraisemblablement cet automne. J'espère que nous en arriverons à une entente d'ici la fin de l'année ou au début de l'année suivante.

M. Laniel: Merci.

Le président: Merci, monsieur Laniel.

Normalement, je devrais donner la parole à M. Althouse, mais avec son accord, je la donnerai à M. Nowlan en premier puis à M. Althouse.

M. Nowlan: Si je puis parler avant 11h00, c'est très bien, mais je . . .

M. Althouse: Nous en sommes à 10 minutes de toute façon, n'est-ce pas?

Le président: J'allais vous donner 15 minutes si vous le désiriez. J'ai l'âme généreuse ce matin.

M. Althouse: Très bien. Je poserai mes questions au deuxième tour ou, si nous pouvions partager le temps . . . Cela ne fait rien. Si M. Nowlan . . .

M. Nowlan: Mes questions sont très brèves en réalité.

Le président: Allez-y, monsieur Nowlan et je passerai à M. Althouse après.

M. Nowlan: Merci beaucoup, monsieur le président. Mes questions sont très brèves.

[*Texte*]

Mr. O'Neil, have there been dates set for the meetings to discuss tolls in 1985 with your counterpart in the States?

Mr. O'Neil: No. We would normally do this some time towards June or July. We would determine what has happened in the first part of this season and then see where we think we are going next year and then arrange to meet with the Americans at that time.

Mr. Nowlan: I see. Just following Mr. Mazankowski's question about the extra pilot on the ship, what is the cost of that? I mean, you must have a figure as to what extra cost that is to have . . .

Mr. O'Neil: I do not have . . . As I mentioned, pilotage is not a Seaway Authority responsibility. I do not have a cost. It seems to me . . . if we take from *Les Escoumins* right through the system, it would be $15,000 to $20,000. It depends on the size of the ship and the configuration of the ship, but we are talking that range of figures.

Mr. Nowlan: In that range—$15,000 to $20,000.

Mr. O'Neil: In that range. And that is spread between two pilotage authorities. We have got the Laurentian Pilotage below Montreal and the Great Lakes Pilotage Authority above, and then we have got Americans as well.

Mr. Nowlan: But borne by the one ship?

Mr. O'Neil: Oh, yes.

Mr. Nowlan: Okay. In regard to the Misener Report, I think there is a statement from the then executive director, the Premier of Ontario, Mr. Davis, that said, amongst other things, "for the first time we will be marketing the Seaway and the Great Lakes around the world as a total entity". This is as a result of the Ontario and Quebec governments' getting together and trying to develop, obviously, more business for the Seaway. Is the Authority involved in any way, in a PR way, in a dollar way, with that so-called promotion, and/or how far has the promotion gone, to your knowledge?

Mr. O'Neil: We have been involved by attending meetings with them, but as far as I know, except for certain trips that people in Ontario have made overseas, there has not been any extensive sales promotion. And we certainly have not put any money, until now, into that sort of a venture. What we have done is to make arrangements with our trade commissioners that, as they come into Ottawa, we will brief them on the Seaway and, hopefully, they would then take that information back to their posts and be able to pass it on to whoever may show some interest in using the system.

Mr. Nowlan: I see. Again, and this is actually my last question: Really, it could get into that whole area that Mr. Mazankowski opened up about year-round activity on the Seaway. We know the American position, to a large degree, certainly the U.S. Corps of Engineers, in building and yet no

[*Traduction*]

Monsieur O'Neil, les dates ont-elles été fixées pour les réunions qui devront avoir lieu en 1985 avec vos homologues américains pour discuter des péages?

M. O'Neil: Non. Nous fixons ces dates en général vers le mois de juin ou de juillet. Nous devons déterminer tout d'abord ce qui s'est passé pendant la première partie de cette saison et ensuite, nous essayons de déterminer quelle sera l'évolution des choses l'année suivante et puis nous prenons les dispositions nécessaires pour rencontrer les Américains.

M. Nowlan: Je vois. Pour reprendre la question posée par M. Mazankowski, combien coûterait l'embauche d'un commandant supplémentaire sur un navire? Je suppose que vous savez à peu près combien cela coûterait . . .

M. O'Neil: Je n'ai pas . . . Comme je l'ai dit, le pilotage ne relève pas de l'Administration de la Voie maritime. Je n'ai pas de chiffres à vous donner. À priori, si nous partions des Escoumins et que nous descendions toute la Voie maritime, ce serait de l'ordre de 15,000$ à 20,000$. Cela dépend également de la taille du navire, de sa configuration, mais ce serait dans cet ordre-là.

M. Nowlan: Donc 15,000$ à 20,000$.

M. O'Neil: Environ. Mais les deux administrations de pilotage se le partagent. Il y a le pilotage laurentien en aval de Montréal et l'Administration de pilotage des Grands Lacs en amont et également les Américains.

M. Nowlan: Mais ces frais ne seraient pris en charge que par le seul navire?

M. O'Neil: Oui.

M. Nowlan: Bien. Je crois que le rapport Misener renferme une déclaration du directeur administratif de l'époque, le premier ministre de l'Ontario, M. Davis, qui dit entre autres choses: «pour la première fois, nous allons commercialiser la Voie maritime et les Grands Lacs autour du monde comme une seule entité». Cela est dû aux entretiens qu'ont eus les gouvernements de l'Ontario et du Québec pour essayer, de toute évidence, de multiplier les activités de la Voie maritime. L'Administration participe-t-elle d'une façon ou d'une autre, en tant que relation publique, ou en espèces, à cette prétendue promotion et où en est-elle à votre avis?

M. O'Neil: Nous y participons dans la mesure où nous assistons à des réunions avec eux, mais autant que je sache, exception faite de certains déplacements à l'étranger effectués par des gens de l'Ontario, la promotion de la Voie maritime n'a pas été très importante. L'Administration n'y a pas injecté d'argent, pas pour le moment du moins. Nous avons par contre pris des dispositions avec nos conseillers commerciaux pour qu'ils soient informés de la Voie maritime lorsqu'ils viennent à Ottawa et nous espérons, lorsqu'ils retournent dans leurs postes, qu'ils fassent part de ces renseignements à tous ceux qui s'intéressent au système.

M. Nowlan: Je vois. Ceci est ma dernière question et en fait, elle pourrait réouvrir le débat lancé par M. Mazankowski à propos des activités sur la Voie maritime du Saint-Laurent qui dureraient toute l'année. Nous connaissons la position américaine pour ce qui est des questions de construction dans

[*Text*]

environmental studies and all that, but certainly, as I read one interview—I thought it was from Mr. Martin who obviously has a real interest, but I do not know if it is him, it may have been the reporter who was interviewing him—it said this: "That for the Seaway to be viable, winter shipping appears to be inevitable." Now, from a philosophic long-term point of view, is that your thought also? If this thing is ever going to be viable in an operating way?

Mr. O'Neil: No, no, not at all. I think the Seaway is viable now. I think the Seaway is an economic success. If we go back prior to 1959 and consider the amount of traffic we were able to put through the whole of the system and consider what we are doing today, we could not sell the grain that we are selling overseas without the Seaway being in place. So I do not think it is necessary, an absolute necessity, to extend the season, to make the Seaway viable at all.

Mr. Nowlan: You had better come out west, at least once a year, and throw a little bash for the farmers out there, because if it was not for the grain, she would not be very viable.

Mr. O'Neil: I make several sorties into the west during the course of the year, but I have not thrown anything, nor have they.

Mr. Nowlan: You can get together with Mr. Horner.

The Chairman: Plaguy is just in this committee.

• 1045

Mr. Nowlan: I must say, Mr. Chairman, those were the specific questions. I thank Mr. Althouse for letting me proceed. I was quicker than I thought. Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Nowlan.

Mr. Althouse, please.

Mr. Althouse: Thank you, Mr. Chairman. It is a little difficult, Mr. Chairman, to stick literally with a report that is supposed to end March 31, 1983. If we do not mind, sometime we might move into more current items, because . . .

The Chairman: We also have the capital budget for the year ending March 31, 1984, so . . .

Mr. Althouse: I was going to say that. I have the 1983-1984 budget. I hope it is all right to go to that now.

The Chairman: By all means. I would hate to think that we brought our witnesses here and that we were going to stand on niceties to prevent us from getting information.

Mr. Althouse: Good. First of all, I would like to tell the witnesses that I was at least quite pleased that they were able to hold the tolls steady for the coming year. This is very important to the producers of grain in western Canada who use this particular important route to markets on the east side of Canada. I would like to spend a few moments discussing the future of that outlet and our price competitiveness.

[*Translation*]

une large mesure et en particulier celle du Corps des ingénieurs américains. Pourtant, aucune étude environnementale n'a été effectuée jusqu'à présent, mais j'ai sous les yeux une entrevue donnée je crois par M. Martin qui s'intéresse de toute évidence à cette question, mais je ne sais pas si c'est lui, il s'agit peut-être du journaliste qui l'interviewait, et je voudrais vous en citer un passage: «Pour que la Voie maritime soit rentable, la navigation hivernale semble inévitable.» A long terme, est-ce ce que vous pensez également? Est-ce la seule solution si cette voie doit être un jour rentable?

M. O'Neil: Non, pas du tout. Je pense que la Voie maritime est rentable maintenant. C'est un grand succès économique. Si nous nous reportons aux années d'avant 1959 et étudions le trafic qui passait par l'ensemble du système par rapport au trafic actuel, nous ne pourrions pas vendre le grain que nous vendons à l'étranger sans Voie maritime. Par conséquent, je ne pense pas qu'il soit absolument nécessaire de prolonger la saison pour que la Voie maritime soit rentable.

M. Nowlan: Vous feriez mieux de vous déplacer un peu dans l'Ouest, du moins une fois l'an, et offrir une petite réception aux agriculteurs là-bas, car sans leur grain, la Voie maritime ne serait pas rentable.

M. O'Neil: J'effectue plusieurs déplacements dans l'Ouest au cours de l'année, mais je n'ai rien offert pas plus qu'eux.

M. Nowlan: Vous pouvez tenir la main à M. Horner.

Le président: Plaguy fait partie de ce Comité.

M. Nowlan: Voilà les questions que j'avais à poser et je remercie M. Althouse de m'avoir permis de le faire. Cela a été plus rapide que je ne le pensais. Merci.

Le président: Je vous remercie, monsieur Nowlan.

Monsieur Althouse, s'il vous plaît.

M. Althouse: Je vous remercie, monsieur le président. Il est un peu difficile, monsieur le président, de s'en tenir à un rapport qui s'arrête au 31 mars 1983. Peut-être pourrions-nous aborder des questions qui sont un peu plus d'actualité parce que . . .

Le président: Nous sommes également saisis du budget d'investissement pour l'année se terminant le 31 mars 1984, si bien que . . .

M. Althouse: J'allais le dire. J'ai le budget 1983-1984 et j'espère que je peux en traiter.

Le président: Absolument. Nous avons fait venir ces témoins et nous n'allons pas nous retenir de leur poser les questions que nous voulons.

M. Althouse: Bien. Tout d'abord, je tiens à faire savoir aux témoins combien je suis satisfait que les péages de l'année à venir n'aient pas augmenté. C'est très important pour les producteurs de céréales de l'Ouest qui se servent de la voie maritime pour transporter leurs produits jusque vers leurs débouchés à l'est du Canada. J'aimerais consacrer quelques

[*Texte*]

Both the 1982 report and I think some of the material that was put out around the time of the decision for the maintenance of the tolls indicate that the business from U.S. grain shipments to the seaway has dropped off fairly rapidly. From my looking at other statistics it has not been the case that U.S. shipments of grain in total have declined dramatically. It appears that, as your report says on page 2:

> Shipments of U.S. grain also fell sharply as low rail and barge rates on the Mississippi-Gulf route drew off traffic that had formerly moved via the St. Lawrence-Great Lakes system.

My understanding of the news release that was issued in relation to the decision to maintain the tolls mentioned again that U.S. traffic was not up to expectations. How difficult is it? What are the competitive components that you are up against facing the barge traffic to the south as opposed to attracting through the seaway? What is the difference? What kind of long-term competitive factors are you up against?

Mr. O'Neil: Mr. Chairman, I cannot answer that in absolute terms, but perhaps I could make a few comments about it, because the rate structures are not published. What has happened with respect to the shipments out of the United States is that there has been a surplus of barges on the Mississippi, partly because of the general recession and partly because of an over-building of barges and also they have been able to overcome some of their navigational problems at one of their lock-and-dam structures. So on the Mississippi itself there is a surplus of capacity, which has depressed the rates. In addition to that, the ocean rates out of the Gulf of Mexico are quite low. There again is an overall depressed ocean market and these two factors together have made it attractive for the Americans to ship grain which might come through the seaway by that alternate route.

We have had discussions. I met with the six major American grain companies about a year and a half ago to consider with them whether or not there was anything we could do in the seaway system to attract the traffic back again. Their answer in summary was that the seaway toll itself is such a small fraction of the total transportation cost that they could not see that we could do anything that would have an input on attracting the traffic back.

• 1050

There is a certain area around the Great Lakes system of American grain that naturally flows into the Great Lakes Seaway transportation network and that has pretty well stayed with us. The deregulation of the rail on the American side has had some impact as well, because they are now shipping some grain to the American east coast in unit trains, which is quite competitive with the Great Lakes system. I do not know if that answers your question. As I said, I do not have absolute numbers because the rate structures are just not available.

[*Traduction*]

moments à examiner l'avenir de ce débouché et la compétitivité de nos prix.

Le rapport de 1982 et également les documents qui ont été publiés au moment de la décision de geler les péages indique que le tenage de céréales américaines transportées par la voie maritime a diminué assez rapidement. D'après les autres statistiques que j'ai lues, les expéditions totales de céréales américaines n'ont pas tellement décliné. Je lis dans votre rapport, à la page 2:

> Les expéditions de céréales américaines ont également fléchi de façon sensible, les taux concurrentiels de transport ferroviaire et fluvial sur la route Mississippi-Golf du Mexique ayant attiré une partie du trafic qui empruntait auparavant la voie Saint-Laurent—Grands Lacs.

Le communiqué de presse qui a été émis au moment de la décision de geler les péages répète que le trafic américain ne répond pas à l'attente. Quelle est la difficulté? Comment se présente la concurrence du transport par barge vers le sud? Quelle est la différence du coût? À quelle sorte de concurrence à long terme êtes-vous confronté?

M. O'Neil: Il est difficile de répondre en termes absolus, monsieur le président, car les barèmes de tarif ne sont pas publiés mais je peux néanmoins vous donner quelques indications. Ce qui s'est passé aux États-Unis c'est qu'il y a eu une surcapacité de barges sur le Mississipi, en partie à cause de la récession et en partie à cause de la construction d'un trop grand nombre de barges. Par ailleurs, les problèmes de navigation qui se posaient à l'un des barrages-écluses ont été résolus. Ainsi donc, il y a une capacité de transport excédentaire sur le Mississipi et cela a pesé sur les tarifs. En outre, les tarifs océaniques au départ du golfe de Mexico sont relativement bas. En effet, le marché du transport océanique est déprimé et ces deux facteurs font qu'il devient intéressant pour les Américains d'expédier leurs céréales par le Mississipi plutôt que par la voie maritime du Saint-Laurent.

Nous avons eu des entretiens à ce sujet et j'ai notamment rencontré les responsables de six grosses compagnies céréalières américaines il y a 18 mois pour déterminer ce que nous pourrions faire pour récupérer ce trafic. La réponse a été que les péages de la Voie maritime représentent un élément tellement faible du coût total du transport que rien de ce que nous pouvions décider à ce sujet ne changerait la situation.

Le débouché normal d'une partie des céréales américaines produites autour des Grands lacs et la Voie maritime des Grands lacs et du Saint-Laurent et nous avons conservé à peu près ce fret. La déréglementation des transports ferroviaires du côté américain a également eu des répercussions car on transporte maintenant une partie des céréales américaines vers la côte ouest par trains céréaliers à un tarif très concurrentiel. Je ne sais pas si cela répond à votre question. Encore une fois, je n'ai pas les chiffres précis car les barèmes tarifaires ne sont pas disponibles.

[*Text*]

Mr. Althouse: Do you get any impression from dealing with your counterparts in the toll-setting process that there is an apparent or almost covert policy in the States to utilize in-country routes as much as possible and to only use the joint route when the others get clogged? Does that seem to be the strategy that the market and the administration both are putting on us, or is it only a market thing?

Mr. O'Neil: I must say that this is only my observation, but I do not believe that is an administration policy. It appears to be dictated by the marketplace, and the movements in the United States are firstly through the south—through the Mississippi, the gulf—secondly through the Atlantic, and thirdly through the Pacific, with the Great Lakes carrying the residual. When there is a cut-back in sales of American grain, be it because of an embargo that they placed on sales to the Soviet Union or what have you, the withdrawl takes place in that order: firstly the Great Lakes, then the Pacific, then east coast, then the Mississippi. We certainly have seen that situation unfold.

Mr. Althouse: It is not unlike our own situation, where Churchill is the first one to drop when we have declining volumes of sales. The fact that the maintenance of a river system is basically subsidized does become a factor then, does it not? Or are the maintenance costs here considered to be equal? Is there not an advantage for the river system in upkeep by the way they go about financing that upkeep?

Mr. O'Neil: Yes. I think there is an advantage. Certainly if all modes were on the same plane from a competitive point of view it would appear to be . . . Let us say we would start off from the same mark, but with the Mississippi being funded through their regular general taxation it does put them perhaps in a different position with respect to us.

Mr. Althouse: Are ships picking up U.S. grain along the St. Lawrence required to comply with the Jones Act, or can they be any ship?

Mr. O'Neil: No. If it is movement from an American port to an American port they must comply with the Jones Act. But essentially the grain going out of the Great Lakes system is for export, so the Jones Act does not come into it.

Mr. Althouse: Okay. Thank you. So that would not be a factor in the exporting position at that point.

Mr. O'Neil: No.

Mr. Althouse: Okay. The reason I raise this, Mr. Chairman, is because, as you may remember, during the debate we had over the summer on Bill C-155 we discussed at some length the competitive position of the Mississippi route. It seems to me that it is still very important, not only from the point of view of keeping the seaway full of American grain, but it also will have some implications for keeping it full of Canadian grain if some of the changes we discussed in Bill C-155 continue to go on.

The work schedules and the report appear to be a little bit at variance. I note that on page three, paragraph three, I guess,

[*Translation*]

M. Althouse: Avez-vous l'impression, d'après vos contacts avec vos homologues, qu'il y a une politique délibérée aux États-Unis pour encourager autant que possible le transport intérieur et de ne recourir à la Voie maritime que lorsque les autres réseaux sont embouteillés? Pensez-vous qu'il y a là une stratégie délibérée suivie par le gouvernement ou bien cela n'est-il qu'une coïncidence du marché?

M. O'Neil: Je ne pense pas que ce soit une politique délibérée du gouvernement, mais ce n'est là que mon point de vue personnel. La situation semble dictée par le marché et les mouvements de marchandises aux États-Unis se font premièrement vers le sud—par le Mississipi, vers le golfe—puis par l'Atlantique, troisièmement par le Pacifique, les Grands lacs ne canalisant que ce qui reste. Dès qu'il y a réduction des exportations de céréales américaines, soit à cause d'un embargo sur les ventes à l'Union ou pour d'autres raisons, elle se répercute dans le même ordre: d'abord sur les Grands lacs, puis sur le Pacifique, puis sur la côte est, enfin sur le Mississipi. Nous avons connu souvent ce genre de situation.

M. Althouse: C'est un peu comme chez nous où Churchill est le premier à se ressentir d'une chute des ventes. Le fait que le réseau fluvial est, à toute fin pratique, subventionné constitue également un facteur, n'est-ce pas? Ou bien les frais d'entretien sont-ils à peu près semblables? Est-ce que la façon dont l'entretien du réseau fluvial est financé ne lui donne pas un avantage?

M. O'Neil: Oui, il y a là un avantage. Si tous les modes de transport étaient placés sur le même pied, sur le plan de la concurrence, il me semble que . . . Disons que nous partons sur un pied d'égalité mais étant donné que le réseau du Mississipi est financé par l'impôt, cela lui donne un avantage par rapport à nous.

M. Althouse: Est-ce que les navires qui ramassent les grains américains le long du Saint-Laurent doivent respecter la Loi Jones ou bien un navire de n'importe quelle nationalité peut-il le faire?

M. O'Neil: Non. S'il s'agit d'un mouvement entre un port américain et un autre port américain, la Loi Jones s'applique. Mais en fait, les céréales qui passent par les Grands lacs sont destinées à l'exportation, si bien que la Loi Jones ne s'applique pas.

M. Althouse: Bien. Je vous remercie. Cela ne peut donc pas influer sur l'exportation?

M. O'Neil: Non.

M. Althouse: Bien. Je pose la question, monsieur le président, parce que durant le débat qui s'est tenu cet été sur le Bill C-155 on a beaucoup évoqué la concurrence que représente le réseau fluvial du Mississippi. Il continue à rester un facteur important, non seulement pour ce qui concerne les céréales américaines mais également les céréales canadiennes si certains des changements discutés dans le cadre du Bill C-155 prennent effet.

Le calendrier des travaux et le rapport semblent se contredire quelque peu. Je remarque à la page 3, paragraphe 3 la

[*Texte*]

concerning operations, deals with repairs to the tie-up wall above the east side of lock number seven. It goes on to explain that this project and the removal of the guard-gate are scheduled for completion this year, which I assume must have been March 31, 1983. Yet in the capital budget you still have something between $4.5 million and $5 million allocated for improvements to the Welland Canal traffic improvement program, including the extension of the east wall above lock number seven. Does this mean that the schedule was not met as foreseen by the 1982 annual report, or were further improvements made afterwards?

• 1055

Mr. O'Neil: What it really means with regard to major work of that nature on the Welland Canal is that where it can be done it is done in winter, because we can drain the sections and go ahead and do our construction or maintenance. In the case of the extension of the tie-up wall above lock number seven, that was started at this time of year, in the non-navigation season, but the actual finalization of it went over into the next fiscal year. Therefore it appears in the next fiscal year as well.

The traffic control program is ongoing; there is no relationship to time of year or anything else. It will be complete about 1985, and appears in each of our capital budgets.

Mr. Althouse: So is that particular improvement now completed, or is it still ongoing this winter?

Mr. O'Neil: The one above lock seven?

Mr. Althouse: Yes.

Mr. O'Neil: The capital project is completed, as was the removal of the guard-gate structure.

Mr. Althouse: This is now almost one year past the time you mention that you had been learning to live in difficult times, as you describe it. You have, in terms of economy and efficiency, made some very impressive gains. We know from some of the releases you made around the time of deciding to maintain the tolls at their current level what some of those were. Do you think these kinds of economies can continue in the coming year, or were a great many of them volume-related?

Mr. O'Neil: Mr. Chairman, I think we can sort of look at them in perhaps two different groups, one being the number of employees the authority has. Since 1980 that has been reduced by approximately 150, which would be an annual saving of about $6 million for the authority. That saving of course will be an ongoing thing. We hope we can bring in other efficiencies as well, but not of the same magnitude with respect to personnel. We are examining our maintenance function and determining whether the level of service we provide is adequate, is too high or too low. Depending on the results of that, we may make some adjustments in our maintenance forces.

[*Traduction*]

réparation du mur d'amarrage au-dessus de la partie est de l'écluse nº 7. On y explique que ce projet sera terminé à la fin de l'année, c'est-à-dire au 31 mars 1983, je présume. Toutefois, dans le budget de dépenses en immobilisations, vous avez quand même entre 4.5 millions de dollars et 5 millions de dollars de prévus pour les améliorations dans le cadre du programme d'améliorations afin d'augmenter la capacité du Canal Welland, y compris l'allongement du mur qui est au-dessus de l'écluse sept. Cela signifie-t-il que l'on a pas satisfait l'échéancier établi dans le rapport annuel 1982 ou que l'on a effectué d'autres améliorations par la suite?

M. O'Neil: Pour les travaux importants de cette nature sur le Canal Welland, cela signifie vraiment que lorsque c'est possible, nous les effectuons en hiver, car nous pouvons drainer les sections pour y effectuer nos travaux de construction ou d'entretien. Pour ce qui est de l'allongement du mur d'amarrage à l'écluse sept, ces travaux furent entrepris à cette époque-ci de l'année, en dehors de la saison de navigation, mais ce n'est que pendant l'année financière suivante que les travaux furent achevés. Ces dépenses apparaissent intégralement dans le bilan de l'année financière suivante.

Quant au programme de contrôle de la circulation, c'est un programme continu qui n'a rien à voir avec l'époque de l'année ou quoi que ce soit d'autre. Ce programme sera parachevé vers 1985 et il apparaît dans chacun de nos budgets de dépenses en immobilisations.

M. Althouse: Donc, cette amélioration est-elle terminée ou se poursuit-elle cet hiver?

M. O'Neil: Celle du dessus de l'écluse numéro sept?

M. Althouse: Oui.

M. O'Neil: Le projet d'immobilisations est parachevé tout comme l'enlèvement de la structure de la porte de garde.

M. Althouse: Il y a maintenant près d'un an, vous aviez déclaré avoir appris à vivre en période difficile, comme vous le dites. Vous avez des réalisations très impressionnantes au chapitre de l'économie et de l'efficacité. Nous sommes au courant de certaines de ces réalisations d'après les communiqués de presse que vous avez émis au moment où vous avez pris la décision de maintenir les tarifs à leur niveau actuel. Selon vous, ferez-vous ce même genre d'économies l'an prochain ou est-ce que beaucoup d'entre elles étaient liées au tonnage?

M. O'Neil: Monsieur le président, je pense que nous pouvons les répartir en deux groupes différents dont l'un est le nombre d'employés de l'administration. Depuis 1980, les effectifs ont été réduits d'environ 150, ce qui représente une économie annuelle d'environ 6 millions de dollars pour l'administration. Il est indiscutable que cette économie est permanente. Nous espérons pouvoir également mettre en oeuvre d'autres mesures efficaces en ce qui touche le personnel, mais pas du même ordre de grandeur. Nous étudions présentement notre rôle d'entretien pour voir si le niveau de services offert est suffisant, trop élevé ou trop bas. Selon les résultats de cette étude, il est possible que nous effectuons certains changements au sein de nos équipes d'entretien.

[*Text*]

Some of the other things we have done are to defer certain projects because upon examination they might not have been as serious—from let us say a stability or security point of view of the system—as originally thought. So some have been deferred. We have made some adjustments in the program as well, so that certain things we might have considered essential at the time of the completion of the report in a sort of hindsight now or foresight then have turned out not to be quite correct. We tried to update that in the briefing paper that was circulated yesterday, to just sort of bring things up to date from the time the report was completed until today so that this might be of some benefit to the committee in being able to recognize where the seaway is now.

The Chairman: Final question, Mr. Althouse.

Mr. Althouse: I guess the question I have is concerning capital projects and future expansion of capacity. Given the downturn in the economy and the current reduction in traffic moving through the seaway, I guess we all assume that the economy will turn around sometime and the traffic will become heavy again. Would it then be practical, I guess is what I really wanted to ask, to extend the shipping season?

• 1100

How expensive will a full extension of the shipping season be? I expect you have done some projections. How many days could we get with how many million dollars, that sort of thing? Have these kind of projections been completed and is the technology available that could extend the season at a cheaper rate than, say, adding double canals all the way down the system or something like that?

Mr. O'Neil: Well, we think that for an expenditure of $45 million to $50 million we could extend the season by some three to four weeks. Beyond that we are talking massive amounts of money and if we go to a 12-month season, that means rebuilding the whole of the system. I do not think we would ever relate that type of a project with just the season extension. That would be related to total increase in traffic which would generate a need for that size of facility. What we would be talking about would be certainly larger-sized locks and larger-sized channels, and that sort of thing, which bring with them, of course, all of the difficulties in putting a budget like that together; the environmental impact studies, the actual impact on the environment and so on, would have to be considered as well as the cost.

We have identified some of these elements but we certainly have not got into any great analysis of them. We have looked at the cost of the physical improvements which, as I mentioned, would be $45 million to $50 million in the shorter, and to rebuild the whole system would be in the range of $3 billion to $4 billion.

The Chairman: Thank you, Mr. Althouse. I can put you down for a second round, if you would like. Mr. Gustafson.

Mr. Gustafson: Yes, thank you, Mr. Chairman.

[*Translation*]

Nous avons également reporter certains projets, étant donné qu'après examen ils n'étaient pas aussi impératifs . . . disons dans l'optique de la stabilité ou de la sécurité du système . . . que nous le pensions au départ. Donc, certains projets ont été reportés. Nous avons également abordé certains aménagements au programme, de sorte que certaines choses que nous considérions essentielles au moment du parachèvement du rapport ne sont plus en rétrospective aussi nécessaires qu'elles ne l'étaient en prospective. Dans le document d'informations distribué hier, nous avons tenté de faire une mise à jour pour la période partant de la date de parachèvement du rapport jusqu'à aujourd'hui afin que ce Comité suisse mieux comprendre où en est présentement la voie maritime.

Le président: Une dernière question, monsieur Althouse.

M. Althouse: qa question porte sur les projets d'immobilisations et l'expansion future de la capacité. Compte tenu du ralentissement économique et du trafic actuel dans la Voie maritime, je présume que nous supposons tous qu'il y a une reprise économique à un moment donné ainsi que de la circulation dans la Voie maritime. Dans ce cas-là, serait-il pratique de prolonger la saison de navigation? Voilà ma question.

Combien coûterait une prolongation entière de la saison de navigation? Je présume que vous avez effectué certains calculs sur le nombre de jours dont nous pourrions la prolonger et combien de millions de dollars cela coûterait, ce genre de choses? Avez-vous effectué ce genre de projections et dispose-t-on présentement de la technologie pour prolonger la saison à un coût moindre que, disons, ce que représenterait le doublage des canaux tout le long du système ou quelque chose du genre?

M. O'Neil: Eh bien, nous pensons que nous pourrions prolonger la saison d'environ trois à quatre semaines en effectuant une dépense de 45 à 50 millions de dollars. Autrement, nous parlons de sommes d'argent énormes et si nous voulons une saison de navigation de 12 mois, alors il faut reconstruire tout le système. Je ne pense pas que nous envisagions jamais un tel projet pour une simple prolongation de la saison. Ce serait plutôt relié à une augmentation de la circulation totale laquelle créerait une nécessité pour une installation de cette ampleur. Cela voudrait certainement dire des écluses et des canaux plus grands et ainsi de suite, avec, bien sûr toutes les difficultés inhérentes à l'établissement d'un tel budget. Dans le calcul du coût, on doit également tenir compte des études et des répercussions sur l'environnement, des répercussions réelles sur l'environnement et ainsi de suite.

Nous avons identifié certains de ces éléments, mais il va sans dire que nous n'en avons pas fait une analyse détaillée. À plus court terme, nous avons examiné les coûts des améliorations physiques qui se chiffreraient, je le répète, entre 45 et 50 millions de dollars, alors que la reconstruction de l'ensemble du système se chiffrerait dans les 3 à 4 milliards de dollars.

Le président: Merci, monsieur Althouse. Si vous le voulez, je puis vous inscrire pour le deuxième tour. Monsieur Gustafson.

M. Gustafson: Merci, monsieur le président.

[*Texte*]

Mr. O'Neil, my questions relate basically to grain movement and particularly concern about the prairies and the increased freight rates that our farmers are going to accumulate because of Bill C-155. I just checked the prices today. Tuesday's asking price in Vancouver for Number One wheat is $6.15 a bushel. Thunder Bay is $5.83, 32¢ difference. Now you have mentioned that you were concerned about competition and the movement of grain through the Seaway. While there is an increase in tonnage to the 17 million tonnes, there, in fact, in percentage of grain moved east as opposed to moves west, in the overall amount of grain moved, your percentages must have gone down quite significantly in terms of the movement of Canadian grain.

The Chairman: Mr. O'Neil.

Mr. O'Neil: Mr. Chairman, I do not think that they have gone down significantly. We anticipated of course, that, as the total volume of grain shipped out of the country increases and with the opening of Prince Rupert, there is bound to be a greater volume going out the west coast; that the market that attracts the eastern movement is different from the Pacific Rim market that will use Vancouver and Prince Rupert, and therefore it would only be the marginal traffic which would be perhaps affected.

But you mentioned the prices; in fact, the tolls on the Seaway alone, and only that element of the cost of transportation is about one-half of 1% of the value of the grain—I know it is difficult to take an average price for wheat—but if we take a price of something in the range of $190 per tonne, then the cost of the Seaway's tolls would be one-half of 1%. And if you take the total cost of transportation, we have made some calculations on that and it shows about 2% on the total cost of the transportation of one tonne of grain.

Mr. Gustafson: The fact still remains though, that the asking price at Thunder Bay is much lower, 32¢ lower, than what it is at the west coast. And if you take the percentages of grain moved, they have to be down.

Mr. O'Neil: Yes.

• 1105

Mr. Gustafson: I mean as of the total amount. Because we are up some 10 million tonnes in the last five or six years in capacity.

When you then look at the suggestion of competition, and that you were willing to compete or want to compete for the markets, as you say, and realize that along the 49th parallel, where my constituency lies, which is the largest wheat producing constituency in Canada, that the biggest percentage of wheat is grown right along that parallel and right across the border; when you also realize that you could buy in Weyburn, Saskatchewan, corn trucked in from the south at $2.80 a bushel, then the possibility of also trucking wheat south is a very real possibility, especially when you have farmers who are pushed with higher and higher freight rates and less net income because of a cost-price squeeze that they are faced with.

[*Traduction*]

Monsieur O'Neil, mes questions portent surtout sur le transport du grain. Je m'inquiète surtout au sujet des Prairies et des taux de transport plus élevés que nos fermiers devront assumer à cause du projet de loi C-155. J'ai vérifié les prix d'aujourd'hui. Mardi, le prix demandé à Vancouver pour un boisseau de blé numéro 1 était de 6.15$ alors qu'on en demandait 5.83$ à Thunder Bay, soit une différence de 32c. Vous avez dit que la concurrence et le transport des grains par la Voie maritime vous préoccupaient. En dépit d'une augmentation de 17 millions de tonnes, du volume total de grains transportés, en pourcentage et d'autre part d'une diminution sensible du mouvement des grains canadiens transportés vers l'Est par opposition à ce qui est transporté vers l'Ouest.

Le président: Monsieur O'Neil.

M. O'Neil: Monsieur le président, à mon avis, il n'y a pas eu de diminution sensible. Nous avions bien sûr prévu qu'avec l'ouverture du port de Prince Rupert, il y aurait éventuellement un plus grand volume de céréales livré à partir de la côte Ouest au fur et à mesure de l'augmentation du volume total de livraisons de grains à l'étranger, mais que seul le trafic marginal serait peut-être touché étant donné que le marché qui attire le mouvement des grains vers l'Est est différent de celui de la Côte du Pacifique qui utilisera les ports de Vancouver et de Prince Rupert.

Mais vous avez mentionné les prix; en fait, si on prend les péages de la Voie maritime, ce seul élément du coût de transport représente environ un demi de 1 p. 100 de la valeur du grain. Je sais qu'il est difficile d'établir un prix moyen pour le blé, mais supposons un prix d'environ 190$ la tonne, alors le coût des péages pour la Voie maritime serait de un demi de 1 p. 100. Et si l'on fait le calcul par rapport au coût total de transport, cela représente environ 2 p. 100 du coût total de transport pour une tonne de céréales.

M. Gustafson: Toutefois, il y a toujours le fait que le prix demandé à Thunder Bay est de 32c inférieur à ce qui est demandé sur la côte Ouest. Si on prend les pourcentages de céréales transportées, ces pourcentages doivent être à la baisse.

M. O'Neil: En effet.

M. Gustafson: Je veux dire pour le volume total. Car au cours des cinq ou six dernières années la capacité a augmenté de 10 millions de tonnes.

Si on prend l'hypothèse de la concurrence et que l'on est prêt à concurrencer ou à vouloir concurrencer pour les marchés, comme vous dites, et que l'on constate que le long du 49e parallèle, où se trouve ma circonscription, la plus grande circonscription productrice de blé au Canada, que c'est dans cette région le long de ce parallèle et de l'autre côté de la frontière qu'est produite la plus grande partie du blé, et qu'à Weyburn, Saskatchewan, on peut acheter à 2.80$ du boisseau de maïs amené du Sud par camion, alors la possibilité de transporter le blé vers le Sud par camion est également très réelle surtout lorsque les fermiers sont pris par des taux de transport de plus en plus élevés et des revenus nets de plus en plus bas à cause du prix coûtant auquel ils font face.

[*Text*]

I suppose basically what I am saying is that we have a very, very concerned group of people, basically the farmers, in terms of these freight rate increases. How do you see that in relationship—from what I hear there is no problem in handling the capacity that can go through your waters. The problem is to get the business.

You mentioned competition. What are you doing to invite that competition and to enhance those markets that you referred to?

The Chairman: Mr. O'Neil.

Mr. O'Neil: Mr. Chairman, I think the fact that when we looked at the finances of the seaway for 1984 and predicted that we would have a deficit, as we have for the past few years, but still not having cash flow problems, and were able to recommend that there should be no increase in tolls this year, this would indicate that we do have some interest and some concern about the cost of shipments. We certainly do not feel that we want in any way to be the straw that forces someone to ship some other way or to do anything that would not be in our best interests or in the best interests of the farmers, the producers.

We feel that the action we took for this coming navigation season is indicative of that and it is one that we would intend to follow as we look at the situation in the future.

Mr. Gustafson: I think it is felt by the farmers on the prairies in regards to the movement of grain that the government has very strongly tilted their hand towards the railroads and the shipping companies, and that we are sort of out there up for grabs in terms of what will happen in freight rates and costs and so on. I certainly communicate to you that it is a very serious concern on the part of the producer in terms of the movement of grain.

In terms of time the ports operate in, and the waterway operates in, what is the actual average shipping season?

Mr. O'Neil: On the Welland it runs from about the end of March through to the end of December. There are some variations on that, depending on the severity of the ice conditions.

On the Montreal to Lake Ontario section, the St. Lawrence River, we normally operate from April 1 to December 15. Up until this year we had been quite successful in that. This year we had extremely cold weather, particularly in the Welland at Christmas, which forced us to close on December 27, but we were able to make arrangements with all of the shippers to position their vessels properly.

What they like to do is to get a cargo of winter storage and then position that ship someplace along the system, and they just had to make last minute adjustments in that and were able to do so.

[*Translation*]

Fondamentalement, ce que je dis, c'est que l'augmentation de ces taux de transport inquiète énormément ce groupe d'agriculteurs. Comment voyez-vous la situation par rapport à . . . D'après ce que j'en sais, il n'y a aucun problème de manutention pour le volume de céréales pouvant transiter par la Voie maritime. Le problème c'est d'obtenir les ventes.

Vous avez mentionné la concurrence. Que faites-vous pour susciter cette concurrence et exploiter ces marchés auxquels vous avez fait allusion?

Le président: Monsieur O'Neil.

M. O'Neil: Monsieur le président, le fait que nous n'ayons pu recommander qu'il n'y ait pas d'augmentation des péages cette année indique que nous avons un certain intérêt et que nous nous préoccupons du coût du transport; quand nous avons regardé la situation financière de la Voie maritime pour 1984, nous avons prévu un déficit, comme par les années passées, mais sans avoir de problèmes de mouvement de trésorerie, ce qui nous a permis de faire cette recommandation. Nous ne voulons certainement pas être la paille qui fait que quelqu'un choisit un autre mode de transport ou faire quoi que ce soit qui ne soit pas dans notre meilleur intérêt ou dans le meilleur intérêt des agriculteurs.

A notre avis, les mesures que nous avons prises pour la saison de navigation qui vient en témoignent et c'est une attitude que nous avons l'intention d'adopter à l'avenir lorsque nous étudierons la situation.

M. Gustafson: Pour ce qui est du transport des céréales, les agriculteurs des Prairies ont l'impression que le gouvernement a carrément favorisé les chemins de fer et les compagnies de transport et que rien n'est réglé pour ce qui est des coûts des taux de transport, et ainsi de suite. Je tiens à vous dire que les agriculteurs sont très préoccupés par la question du mouvement du grain.

Pour ce qui est de la période d'exploitation des ports et de la Voie maritime, quelle est en fait la saison de navigation moyenne?

M. O'Neil: Sur le canal Welland, elle s'étend de la fin mars jusqu'à la fin décembre. Cela varie selon l'état des glaces.

Entre Montréal et le lac Ontario, sur le fleuve Saint-Laurent, normalement la navigation est ouverte à partir du 1er avril jusqu'au 15 décembre. Jusqu'à cette année nous avons eu pas mal de succès. Cette année nous avons eu du temps extrêmement froid, surtout dans le secteur du canal Welland aux environs de Noël, ce qui nous a obligés à le fermer le 27 décembre, mais nous avons pu prendre des arrangements avec tous les affréteurs afin que leurs navires soient à des endroits adéquats.

Ce qu'ils aiment faire c'est obtenir un chargement d'entreposage divers pour ensuite mettre ce navire quelque part le long du système, et tout ce qu'ils ont eu à faire c'est d'apporter des ajustements de dernière minute et nous avons pu les accommoder.

[*Texte*]

Mr. Gustafson: As far as Thunder Bay is concerned, there is absolutely no conjestion in terms of getting the grain in, getting it out of the port, in other words.

• 1110

Mr. O'Neil: Well, the rail system has improved in the last few years, and as long as they can keep stocks of the proper type of grain, and there is a bit of a problem sometimes in having the right grade at the right place, at the right time, and being able to make full cargoes of the right grades. By and large, that has not been serious. We always seem to get—at the last minute, people want their last cargoes out. They like to get the elevators down as much as possible, and there is sometimes a bit of congestion for a short period, but nothing that was serious at all.

Mr. Gustafson: Can you give us a clear indication of our dollar value on what the tolls are costing per bushel? Have you got any figures for us on that?

Mr. O'Neil: I do not have figures with me, but we can certainly obtain figures.

The Chairman: Did you not say $190 per ton on the average?

Mr. O'Neil: If we took $190 as the value of a ton of wheat . . .

The Chairman: I am sorry. .

Mr. O'Neil: —then the tolls would be one half of 1% of that, but to say exactly what the tolls are per bushel, I would have to put some numbers together. We could supply that, Mr. Chairman.

Mr. Gustafson: If the American grain is going to continue to go down through the Mississippi, or great amounts of it, obviously that is going to put greater cost on the movement of grain from the West, western Canada. There obviously must be, on your part, a great deal of concern about that—that area. What is being done to attract that business?

Mr. O'Neil: We have discussed this with our American counterpart, the St. Lawrence Seaway Development Corporation, and the intent to follow up on it is that their president and I made to the grain companies, a year and a half ago, as I mentioned, and to, once again, try to determine what we could do to attract that traffic. You are quite right. If the volume goes down, then the per unit price might go up. If the iron ore comes back, and the iron ore backhaul is of fundemental interest and a determining factor in striking rates, because the ships can operate much more economically if they can go down loaded and come back loaded. That is going to have a major impact on the cost of shipping grain as well.

Mr. Gustafson: You indicated that you had an interest in competition and markets. Could you elaborate a bit on what you meant by "markets", how that would relate to the Canadian Wheat Board? Exactly what did you have in mind by that?

[*Traduction*]

M. Gustafson: Autrement dit, pour Thunder Bay il n'y a aucun problème de réception et d'expédition des céréales.

M. O'Neil: Ma foi, au cours des dernières années, le système ferroviaire s'est amélioré et dans la mesure où ils peuvent avoir en stock le type de grain voulu . . . il y a parfois un problème à avoir la catégorie de grain voulu au bon endroit, au bon moment et à avoir un plein chargement des catégories voulues. De façon générale, cela n'a pas été un problème grave. Nous semblons toujours voir . . . à la dernière minute, les gens veulent que leurs chargements partent. Ils aiment vider leurs silos dans la mesure du possible et il y a parfois un peu de congestion pendant une courte période, mais rien de grave.

M. Gustafson: Pouvez-vous nous dire précisément ce que les péages nous coûtent par boisseau en dollars? Pouvez-vous nous donner des chiffres là-dessus?

M. O'Neil: Je n'ai pas ces chiffres en mains, mais je puis certainement les obtenir.

Le président: N'avez-vous pas dit qu'en moyenne c'était 190$ la tonne?

M. O'Neil: Si nous établissions la valeur d'une tonne de blé à 190$ . . .

Le président: Je m'excuse.

M. O'Neil: . . . alors les péages se chiffreraient à 1/2 de 1 p. 100 de ce montant, mais quant à vous dire ce que représentent exactement les péages par boisseau, je devrai effectuer certains calculs. Nous pourrions vous fournir cela, monsieur le président.

M. Gustafson: Si les céréales américaines ou une très grande partie de celles-ci continuent d'être expédiées par le Mississipi, cela va évidemment augmenter les coûts du transport des céréales provenant de l'ouest du Canada. Indéniablement cela doit vous inquiéter énormément, cette région. Que fait-on pour attirer ce commerce?

M. O'Neil: Nous en avons discuté avec notre homologue américain, la *St. Lawrence Seaway Development Corporation.* Il y a un an et demi leur président et moi-même avons abordé les compagnies céréalières à cet effet, je le répète. Notre intention est d'y donner suite afin de voir à nouveau ce que nous pourrions faire pour attirer ce trafic. Vous avez tout à fait raison. En cas de diminution du volume, le prix unitaire pourrait augmenter. Il y a aussi la question de la reprise du transport du minerai de fer. Le transport du minerai de fer au retour est d'un intérêt fondamental ainsi qu'un élément déterminant pour l'établissement des taux, car de cette façon les navires sont exploités de façon beaucoup plus économique car ils sont chargés à la livre au retour. Cela aura également un effet important sur le coût de transport des céréales.

M. Gustafson: Vous avez dit être intéressé par la concurrence et les marchés. Pourriez-vous préciser davantage ce que vous entendiez par «marchés» et quel serait le lien entre cela et la Commission canadienne du blé? À quoi pensiez-vous exactement en disant cela?

[*Text*]

Mr. O'Neil: I was thinking there, in the general terms of markets which might be available around the world to use products which would come through the Seaway system. For instance, the development of a market for coal in Europe, which picked up during the energy crisis in the late seventies. Traffic was attracted to the system from the American east coast and shipments were made through the Seaway. If markets such as that can be developed, to utilize our system more and then keep the unit cost down, that is the sort of thing we would like to develop.

Mr. Gustafson: Because of the demand of the Pacific rim, is it your feeling that the European Common countries' strength over the past few years is one of the reasons why shipments in the Seaways are down? Is that a factor?

Mr. O'Neil: I do not think so. We know that the European Community has become an exporter of grain over the past few years, but I do not think that that, in itself, has had an impact on shipments through the Seaway. I think that it is the general, economic conditions in Europe that has had more of an impact. For instance, we know this year in the past navigation season, that we had a resurgence of the shipments of steel products into the United States. This is one of the factors which provided us with more revenue than we had forecast. But that is linked to the automobile industry largely in North America, and not, I think to the conditions in the EEC itself.

• 1115

Mr. Gustafson: How about the opposite in terms of the Pacific Rim and the amount of activity that stimulates there?

The Chairman: Excuse me, but I just want to point out to the witness and to Mr. Gustafson that question may be out of the witness's jurisdiction, but if he wishes to venture an opinion on it he is free to do so.

Mr. Gustafson: It is absolutely relevant to what we see happening.

The Chairman: Yes, but that it is not his responsibility is all I am saying.

Mr. Gustafson: I will accept that.

Mr. O'Neil: Well, it would appear so far that the shipments and projections out of the west coast are going to be a part of a general increase in the sales of Canadian products; and that there will be no drawing of cargo which will go through Thunder Bay and through our system to the west coast. There may be some marginal line at some place in Alberta where it could go one way or the other, but our information is that the patterns are fairly firm and traffic goes in a direction because a market is there. Certainly that seems to be the case with what is happening in the Pacific Rim.

Mr. Gustafson: Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Gustafson. Mr. Hovdebo.

[*Translation*]

M. O'Neil: Je pensais en général aux marchés existants de par le monde pour les produits qui pourraient être expédiés par la Voie maritime. Par exemple le développement d'un marché pour le charbon en Europe, qui a eu lieu durant la crise énergétique vers la fin des années 70. Cela a attiré dans le système du trafic provenant de la côte Est américaine et les livraisons ont été effectuées par la Voie maritime. C'est le genre de chose que nous aimerions voir, le développement de tels marchés afin d'utiliser notre système et de minimiser le coût unitaire.

M. Gustafson: Étant donné la demande en provenance de la côte du Pacifique, avez-vous l'impression que la force des pays de la Communauté européenne au cours des dernières années est l'un des facteurs expliquant la baisse des livraisons dans la Voie maritime? Est-ce un élément?

M. O'Neil: Je ne pense pas. Nous savons qu'au cours des dernières années la Communauté européenne est devenue une exportatrice de céréales, mais je ne pense pas que cela en soi ait des répercussions sur les livraisons effectuées par la Voie maritime. Je pense que ce sont les conditions économiques en Europe en général qui ont eu un plus grand effet. Par exemple, nous savons qu'au cours de la saison de navigation qui vient de s'écouler, il y a eu une reprise des livraisons de produits d'acier vers les États-Unis. Voilà l'un des événements qui ont fait que nos revenus ont été plus élevés que prévu. Mais cela était surtout lié à l'industrie de l'automobile en Amérique du Nord et non à la situation de la C.E.E. comme telle.

M. Gustafson: Qu'en est-il de la situation contraire en ce qui touche la côte du Pacifique et le volume d'activités qui y est stimulé?

Le président: Excusez-moi d'intervenir, mais je tiens à signaler au témoin ainsi qu'à M. Gustafson que la question ne relève peut-être pas de la compétence du témoin, mais qu'il est libre de donner une opinion s'il le désire.

M. Gustafson: C'est tout à fait pertinent à la situation que nous constatons.

Le président: En effet, mais tout ce que je dis, c'est que cela ne relève pas de sa compétence.

M. Gustafson: J'accepte cela.

M. O'Neil: Bien, il semble jusqu'ici que les livraisons et les livraisons projetées à partir de la côte Ouest seront un élément de l'augmentation générale des ventes de produits canadiens et que cela n'affectera pas les chargements expédiés vers la côte Ouest à partir de Thunder Bay et par l'entremise de notre système. Il est possible que cela affecte certaines lignes marginales en Alberta, mais selon nos renseignements les tendances sont assez fermes et la circulation va dans une direction parce qu'il y a un marché dans cette direction. C'est certainement ce qui semble se produire dans le cas de la côte du Pacifique.

M. Gustafson: Merci.

Le président: Merci, monsieur Gustafson. Monsieur Hovdebo.

[*Texte*]

Mr. Hovdebo: Thank you, Mr. Chairman. I am going to ask a number of questions which I think will show my ignorance of the whole operation. You speak of tonnage. Are your charges on the basis of tonnage entirely, or nn the basis of the number of boats?

Mr. O'Neil: On the Welland Canal, our charge is based on gross registered tonnage which is related to ship size; it is based on cargo which is volume of cargo; and it is based on a lockage fee which is really a fee for service of using a lock. So it is a composite toll made up of those three components. On the St. Lawrence River section, it is made up of GRT which is again ship-size related, and cargo.

Mr. Hovdebo: Does the process of backhaul affect the toll charge or the charges by the boats on . . . well, the tolls of the seaway would not affect the costs of shipping through the seaway would they?

Mr. O'Neil: A ship going back in ballast through the river section would pay only the gross registered tonnage portion of the toll, which is relatively minor, because it would not carry any cargo. That, of course, has to be added to the paying part of the cargo, which is the downbound trip. So what the shipping company has to pay for a light ship, it must recuperate in the form of adding to its cargo charges. It is the same for a ship going back empty and has got a crew which has to be paid for and burns fuel that has to be paid for.

Mr. Hovdebo: So you would add to the cost, though, if the ballast return haul was full? You would increase your charges?

Mr. O'Neil: You mean if the ship was loaded upbound? Then we would obtain more revenue, because we would then be receiving the cargo portion of the toll. Therefore, the unit price would go down in the final analysis.

Mr. Hovdebo: The Canadian Wheat Board then negotiates the rate on the basis of whether the ship has a back haul or not?

Mr. O'Neil: My understanding is that the Canadian Wheat Board negotiates with the individual shipping companies for a rate, and it is up to the shipping company to determine whether, in its operation, it believes that a certain number of its transits are going to be light, and it builds into its rate structure a value for that deadhead cargo or deadhead trip, if I could put it that way.

Mr. Hovdebo: Your present tolls are frozen until when?

Mr. O'Neil: We have agreed there will be no toll increase for the 1984 navigation season, which approximately is form April to the end of this year.

• 1120

Mr. Hovdebo: Do you ordinarily set the tolls on a user-pay basis? Do you expect returns from tolls to cover your operations?

[*Traduction*]

M. Hovdebo: Merci, monsieur le président. Je pense que mes questions révéleront mon ignorance de l'ensemble du système. Vous parlez de tonnage. Vos frais de péage sont-ils basés uniquement sur le tonnage ou sur le nombre de navires?

M. O'Neil: Sur le canal Welland, nos frais sont basés sur le tonnage brut enregistré selon la taille du navire; il est basé sur le chargement, soit le volume du chargement et il est basé sur le droit d'écluse qui est un droit exigé pour l'usage de l'écluse. C'est donc un frais de péage composite composé de ces trois éléments. Pour la section du fleuve Saint-Laurent, on tient compte du tonnage brut enregistré, encore une fois selon la taille du navire, et du chargement.

M. Hovdebo: Le transport des marchandises au retour affecte-t-il le péage ou les frais imposés aux navires . . . bien, les péages imposés sur la Voie maritime n'affecteraient pas les coûts du transport par bateau sur la Voie maritime, n'est-ce pas?

M. O'Neil: Un navire revenant à vide par le fleuve, paierait uniquement la partie du péage pour le tonnage brut enregistré, ce qui représente une chose, car il n'aurait aucun chargement. Indiscutablement, ces frais doivent être ajoutés à ceux imposés pour le chargement, soit le voyage à l'aller. Donc, ce que la compagnie maritime paie pour le navire, elle doit le récupérer en l'ajoutant aux frais imposés au chargement. C'est la même chose pour un navire qui revient à vide. Il faut payer l'équipage et le carburant.

M. Hovdebo: On doit donc ajouter cela au coût. Si le navire revient chargé, vous augmenteriez les frais que vous imposez?

M. O'Neil: Vous voulez dire si le navire était chargé au retour? À ce moment-là nous obtiendrons certainement plus de revenus, car nous percevrions alors le péage sur le chargement. En dernière analyse, le coût unitaire diminuerait donc.

M. Hovdebo: Alors, la Commission canadienne du blé négocie les taux en se basant sur le fait que le navire revient à vide ou non?

M. O'Neil: Je crois savoir que la Commission canadienne du blé négocie un taux avec des compagnies maritimes et que c'est à la compagnie de déterminer si elle pense qu'un certain nombre de ces voyages se feront à vide, et dans sa structure tarifaire elle tient compte de ces voyages sans chargement, si je peux dire.

M. Hovdebo: Jusqu'à quand les péages actuels sont-ils gelés?

M. O'Neil: Nous avons accepté qu'il n'y ait aucune augmentation de péage pour la saison de navigation 1984, soit à partir d'avril jusqu'à la fin de cette année environ.

M. Hovdebo: Établissez-vous généralement les redevances en fonction de l'usage? Prévoyez-vous que les recettes couvriront vos frais d'exploitation?

[*Text*]

Mr. O'Neil: We are required by our mandate to recover sufficient funds to take care of our operation and maintenance costs. In 1977 the seaway was refinanced, and the debt had then gone to some $840 million. Of that, the capital was turned into equity, and we were not required to make payments on that because no payments had been made on it anyway. The interest which had accumulated to some $200 million will be dealt with at some time in the future. We are not required to make any payments on the interest, but we are required to recover sufficient funds to handle our operation and maintenance, as well as minor capital improvements to the point where, since 1978, the Authority does not receive appropriations from Parliament, and we have not had to borrow any funds from any outside source. We have been totally self-sufficient since 1978.

Mr. Hovedebo: In taking a look at the balance sheet, there is a number of factors in there . . . well, first of all, you take the investment income and you use that to offset the loss. Investment income are Canada bonds, of a market value which apparently came from the refinancing of a few years ago, did they?

Mr. O'Neil: At the time of the refinancing, the seaway had bonds invested, and they were left with the seaway to take care of capital improvements.

Mr. Hovdebo: You have a major item there of $8 million, which is depreciation. Do you have to put that money out? Are you putting it aside for maintenance or for capital projects? Is it a payout or is it just a . . . sorry, but I am used to farmers using depreciations to stay alive, and I just wonder whether if you are doing that.

Mr. O'Neil: We are doing that, yes.

Mr. Hovdebo: Okay.

Mr. O'Neil: It is a non-cash item which is on our balance sheet and, essentially, we use the money that shows for depreciation to improve the system. It is not just that straightforward, but essentially that is what happens.

Mr. Hovdebo: Mr. O'neil, you implied that you did not have a cash flow problem. Well, that is the reason why you do not have a cash flow problem, is it?

Mr. O'Neil: Yes. We have two non-cash items in our balance sheet. One is depreciation and the other is a provision for termination benefits, because we are required through the accounting system to make a provision for that. I think it is in the range of $12 million now. That payment would have to be made only if the seaway were closed and we had to pay off all our current employees. So they are essentially non-cash items.

Mr. Hovdebo: Then you would really be in trouble if you did not have this investment income, and if you had to pay out cash for depreciation to build up. How much would that be?

[*Translation*]

M. O'Neil: Notre mandat nous oblige à recouvrer suffisamment de fonds pour assumer nos coûts d'exploitation et d'entretien. En 1977, on a refinancé la dette de la voie maritime, laquelle est passée à 840 millions de dollars. De ce montant, le capital fut transformé en avoir propre et on ne nous a pas obligés à effectuer de paiements sur cette partie étant donné qu'il n'y en avait pas eu de fait de toute façon. Quant à l'intérêt accumulé qui se chiffre à 200 millions de dollars, cette question sera réglée plus tard. Nous ne sommes pas obligés de faire des paiements d'intérêts, mais nous devons recouvrer suffisamment de fonds pour nos coûts d'entretien et d'exploitation, ainsi que nos projets mineurs d'amélioration, si bien que, depuis 1978, l'Administration de la voie maritime ne reçoit plus de crédits du Parlement et nous n'avons eu à emprunter d'aucune source extérieure. Depuis 1978, nous sommes tout à fait autonomes.

M. Hovdebo: Si l'on regarde votre bilan, il y a là un certain nombre d'éléments . . . Prenons d'abord les revenus de placement qui servent à contrebalancer les pertes. Ces revenus de placement proviennent des Obligations du Canada dont la valeur marchande a été apparemment fixée lors du refinancement il y a quelques années, n'est-ce pas?

M. O'Neil: À l'époque du refinancement, la Voie maritime avait investis dans des obligations, qu'on nous a laissées pour financer les améliorations de l'infrastructure.

M. Hovdebo: Vous avez un poste important de 8 millions de dollars, pour l'amortissement. Devez-vous débourser cette somme? Est-ce que vous la mettez de côté pour l'entretien ou pour les projets d'immobilisations? Est-ce un déboursé ou simplement . . . Excusez-moi, mais j'ai l'habitude des agriculteurs qui se servent des réserves pour amortissement pour survivre et je me demande si c'est ce que vous faites.

M. O'Neil: En effet, c'est ce que nous faisons.

M. Hovdebo: Très bien.

M. O'Neil: C'est un poste hors caisse qui apparaît sur notre bilan et, essentiellement, nous employons les réserves pour amortissement à l'amélioration du système. Ce n'est pas aussi simple que cela, mais essentiellement, c'est ce que nous faisons.

M. Hovdebo: Monsieur O'Neil, vous avez laissé entendre que vous n'aviez pas de problème de trésorerie. Eh bien, c'est ça la raison pour laquelle vous n'avez pas ce problème, n'est-ce pas?

M. O'Neil: En effet. Notre bilan comporte deux postes hors caisse. L'un est l'amortissement et l'autre, les prestations de cessation d'emploi, car notre système de comptabilité exige que nous ayons une provision à cet effet. Je pense que cela se chiffre maintenant dans les 12 millions de dollars. Ce paiement serait uniquement effectué si nous fermions la voie maritime et que nous devions verser ces prestations à tous nos employés actuels. Donc, ce sont là essentiellement des éléments n'exigeant aucune sortie de fonds.

M. Hovdebo: Alors vous seriez vraiment en difficulté si nous n'aviez pas ces revenus de placement et si vous deviez débourser de l'argent pour accumuler les réserves pour amortissement. À combien cela se chiffrerait-il?

[*Texte*]

Mr. O'Neil: We are treating these, of course, as they would be treated in a commercial corporation.

Mr. Hovdebo: Yes.

Mr. O'Neil: We would be talking about $11 million or $12 million. Of course, the investment income we receive offsets toll increases because, if we were not receiving something like $4 million in investment income, then we would have to obtain the same amount of funds some place else, and the only place else is through tolls.

Mr. Hovdebo: Thank you. Do you plan down the road a little way to recover by toll this increasing deficit which is $190 million now you simply, plus, I suppose, you must hope also at some time to reclaim that depreciation, if you are going to operate as a commercial organization. It does not give you really very much hope of doing that, does it?

• 1125

Mr. O'Neil: We do not have to fund the $190 million in accumulated deficit. The majority of that is the $200 million in interest which has been forgiven and will be treated by the government at some stage in time. We have had discussions with the Comptroller General as to precisely how that should be done; it sits there as an element in our balance sheet, but it is not causing us any real financial problems, nor will it in the future.

We would certainly expect that, on a regular basis, we would not continue to generate any deficits. That is our mandate.

Mr. Hovdebo: I do not quite understand. You said the $200 million . . . It is only $190 million now, is it not?

Mr. O'Neil: Well . . .

Mr. Hovdebo: If the $200 million is dropped, do you wipe that off?

Mr. O'Neil: Yes.

Mr. Hovdebo: Entirely? That $190 million?

Mr. O'Neil: Yes. That was the arrangement when the Seaway was refinanced in 1977. The $625 million in capital debt was set aside and the interest, which was the remaining interest of $200 million—the Seaway has already paid back, over the period from 1959 to 1977, some $150 million in interest. We were able to make interest payments of that amount but not able to make any payments on our capital. Then the refinancing, that was all sort of put together in a package, and except for the matter of doing something with the $210 million, a long-term debt, we just have not done the mechanics of correcting that.

The Chairman: Are you saying, Mr. O'Neil, that that is simply a bookkeeping item?

Mr. O'Neil: That would be over-simplifying it, but essentially it is. In the refinancing it was agreed that the $210 million would not be a requirement that we would have to pay back. That was not a problem, but the mechanics of how that

[*Traduction*]

M. O'Neil: Evidemment, nous traitons ces articles comme ils devraient l'être dans une compagnie commercia!e.

M. Hovdebo: Oui.

M. O'Neil: Cela représenterait environ 11 millions de dollars ou 12 millions de dollars. Bien sûr, nos revenus de placement permettent d'éviter une hausse des redevances car, à défaut de ces quelque quatre millions de dollars en revenus de placement, nous devrions trouver ces mêmes sommes ailleurs et le seul endroit, ce sont les redevances.

M. Hovdebo: Merci. Prévoyez-vous dans un proche avenir récupérer par les redevances l'accroissement du déficit qui se chiffre actuellement à 190 millions de dollars. De plus, je présume que vous espérez également réclamer cette dépréciation, si vous devez fonctionner comme une compagnie commerciale. Cela vous donne vraiment peu d'espoir de le faire, n'est-ce pas?

M. O'Neil: Nous n'avons pas besoin de financer le déficit accumulé de 190 millions de dollars. La majeure partie de cette somme, c'est la remise de 200 millions de dollars d'intérêts dont le gouvernement s'occupera à un moment donné. Nous avons discuté avec le contrôleur général de la façon de procéder; c'est un poste de notre bilan, mais cela ne nous cause pas de véritables problèmes financiers, et cela ne risque pas de le devenir.

Nous nous attendons à ne pas continuer à connaître des déficits. C'est notre mandat.

M. Hovdebo: Je ne comprends pas très bien. Vous avez dit que les 200 millions de dollars . . . Il n'y a plus que 190 millions maintenant, n'est-ce pas?

M. O'Neil: Eh bien . . .

M. Hovdebo: S'il y a remise de 200 millions, les passez-vous par profits et pertes?

M. O'Neil: Oui.

M. Hovdebo: Complètement? Ces 190 millions?

M. O'Neil: Oui. C'est ce qui avait été décidé au moment du refinancement de la Voie maritime en 1977. La dette de 625 millions avait été écartée et les intérêts, c'est-à-dire les intérêts restants de 200 millions—la Voie maritime a déjà payé, entre 1959 et 1977, quelque 150 millions de dollars d'intérêts. Nous avons pu effectuer des paiements d'intérêts jusqu'à concurrence de cette somme, mais nous n'avons pas été en mesure de rembourser le capital. Ensuite, au moment du refinancement, tout cela a été regroupé et, à l'exception des 210 millions de dollars, une dette à long terme, nous n'avons pas pris les mesures pour rectifier cela.

Le président: Vous voulez dire que c'est devenu une simple inscription comptable?

M. O'Neil: C'est peut-être une simplification, mais cela revient à cela. Dans l'accord de refinancement, on a décidé que les 210 millions de dollars ne seraient plus remboursables. Cela n'était pas un problème, mais c'était le mécanisme de la

[*Text*]

will be done have been the problem. That is why it might be a little bit over-simplifying to say it is strictly bookkeeping.

Mr. Althouse: To write off $210 million with the government somewhere . . . general revenues somewhere.

Mr. O'Neil: The method of doing it, as I say, has been discussed with the Comptroller General's Office.

The Chairman: Mr. Hovdebo.

Mr. Hovdebo: We can expect then that you will, after this year of frozen tolls, be increasing the tolls. Have you got any projection as to the amount?

Mr. O'Neil: No.

Mr. Hovdebo: What will it be aimed at doing?

Mr. O'Neil: Our objective would be to generate sufficient funds so that we would not have a current deficit. For instance, in 1982-1983 our deficit was $3.7 million. Our objective would be to make that zero. This year, our deficit may run around $100,000; it may go up to $2 million, depending on whether or not we are required to make a provision for an accumulated interest payment that relates to the construction of the Welland by-pass. That is still being looked at by our financial people and by the Auditor General. So, our objective is to just balance that line of not having a deficit and perhaps to recoup the deficit which has been built-up since 1978, which is in the range of $8 million.

As for a toll increase for next year, it would be premature for me to guess at that now because we would have to look at what our expenses are going to be, what our labour contract will entail and what the forecast of traffic looks like for 1985.

Mr. Hovdebo: Just one more question on the statement. Is your net loss for 1983 really not about $18 million? I mean your difference between operations and income, income and operations. The statement in the 1982 Annual Report . . .

Am I simplifying it too much by saying that . . . no, not $18 million, $12 million?

• 1130

Mr. O'Neil: No, our operating loss for the year ended March, 1983 was $7.6 million.

Mr. Hovdebo: $7.6 million.

Mr. O'Neil: No, I am sorry 1982-1983 was $9.7 million.

Mr. Hobdebo: $9.7 million.

Mr. O'Neil: $7.6 million was for 1981-1982. So it was $9.7 million for 1982-1983.

The Chairman: Final question, Mr. Hovdebo.

Mr. Hovdebo: So the actual loss income from operations is the actual figure then, the 9.8 million.

[*Translation*]

transaction qui constituait le problème. Pour cette raison je vous dis que c'est peut-être un peu simpliste de dire que c'est une simple inscription comptable.

M. Althouse: Une remise de 210 millions de dollars du gouvernement quelque part . . . le revenu général quelque part.

M. O'Neil: Comme je vous l'ai dit, nous avons discuté du mécanisme avec les gens du Bureau du contrôleur général.

Le président: Monsieur Hovdebo.

M. Hovdebo: Il est donc probable qu'après cette année où les droits que vous percevez étaient gelés, vous allez hausser le tarif. Avez-vous une idée de cette augmentation?

M. O'Neil: Non.

M. Hovdebo: Qu'est-ce que vous chercherez à accomplir?

M. O'Neil: Nous chercherons à recueillir suffisamment de fonds pour éliminer notre déficit actuel. Par exemple, en 1982-1983 notre déficit était de 3.7 millions de dollars. Nous aimerions ramener ce chiffre à zéro. Cette année, notre déficit peut être de l'ordre de 100,000$ ou de 2 millions de dollars selon que nous devrons ou non verser des intérêts accumulés sur la construction de la dérivation de Welland. Nos experts financiers et le Vérificateur général étudient actuellement cette question. Par conséquent, nous voudrions parvenir à un équilibre, supprimer notre déficit et peut-être même récupérer le déficit accumulé depuis 1978 qui est de l'ordre de 8 millions de dollars.

Quant à l'augmentation des droits que nous percevrons l'année prochaine, il est un peu tôt pour faire une supposition car nous devons d'abord savoir quelles seront nos dépenses, connaître les conditions des conventions collectives et faire des prévisions quant au trafic en 1985.

M. Hovdebo: Une dernière question à propos de votre bilan. Est-ce que vos pertes nettes pour 1983 ne s'élèvent pas en réalité à environ 18 millions de dollars? Je veux parler de la différence entre vos frais d'exploitation et vos revenus, revenus et exploitation. Dans le bilan du Rapport annuel de 1982 . . .

Est-ce trop simplifier que de dire . . . non, pas 18 millions, 12 millions?

M. O'Neil: Non, nos pertes d'exploitations pour l'année qui s'est terminée en mars 1983 ont été de 7.6 millions de dollars.

M. Hovdebo: 7.6 millions de dollars.

M. O'Neil: Non, excusez-moi, pour 1982-1983, 9.7 millions de dollars.

M. Hovdebo: 9.7 millions de dollars.

M. O'Neil: 7.6 millions de dollars, c'était pour 1981-1982. Donc, pour 1982-1983, il s'est agi de 9.7 millions.

Le président: Une dernière question, monsieur Hovdebo.

M. Hovdebo: Par conséquent, en réalité, les pertes découlant de l'exploitation se sont élevées à 9.8 millions de dollars.

[*Texte*]

Mr. O'Neil: Well, then that is offset by the investment income which leaves us with a deficit, a net loss, of $3.7 million.

Mr. Hovdebo: Okay, that is fine. Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Hovdebo.

Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, Mr. O'Neil, I would just like you to explain . . . you said that your loss for 1982-1983 was $3.7 million. I agree; I can see that. In this document that you presented, the executive summary, the briefing paper, you said that your estimating a $2 million deficit for 1983-1984 operations and then in the capital budget that has been presented, at the top of the page you show a loss for the 1983-1984 fiscal year of $6,129,000. How do you . . . how do those figures relate or do they relate or should they relate?

Mr. O'Neil: Part of it is timing as to when various documents are prepared. The capital budget . . . our capital budget is put together in the fall, about September or October, and we are basing our comments in that document on what we see at that time.

Mr. Mazankowski: Yes, well, this was received by the Privy Council in February of 1983 and so at that time you were projecting a loss of $6 million. Is that correct? So things have turned out to be better than you expected during the course of the 1983-1984 year.

Mr. O'Neil: That is correct.

Mr. Mazankowski: I see. I suppose that was one of the considerations that you took into account when you froze the seaway tolls.

Mr. O'Neil: Yes, that is correct.

Mr. Mazankowski: Then you threw another little curve at us when you said that the loss could be anywhere from $100,000 to $2 million depending upon something or another.

Mr. O'Neil: Okay. When the Welland by-pass . . .

Mr. Mazankowski: You know it puts us laymen in a kind of funny situation. We are not used to talking about big figures and there is quite a variation say between . . . well, we are really talking about a loss that varies all the way from $100,000 to originally projected loss figure of $6 million.

Mr. O'Neil: At the beginning of 1983, our operating season 1983, we had forecast a deficit of approximately $7 million. That was based on the expenditures that we had in our program and the traffic that the income which traffic would generate. During the course of the year we were able to cut out certain of the expenditures, just by cutting back and delaying deferring. So that saved some money there. In addition to that, our income came in higher than anticipated, largely because of general cargo, which was the steel that I mentioned coming into the United States which had not been forecast at all. So those two things had an impact on us. At the time of preparation of the documents, we were dealing with figures that were really before this upsurge had taken place, as far as the

[*Traduction*]

M. O'Neil: Cela est compensé dans une certaine mesure par les revenus de placement si bien que notre déficit, nos pertes nettes ne sont plus que de 3.7 millions de dollars.

M. Hovdebo: Très bien, parfait. Merci.

Le président: Merci, monsieur Hovdebo.

Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Monsieur le président, monsieur O'Neil, j'aimerais que vous m'expliquiez . . . Vous avez dit qu'en 1982-1983 vos pertes s'élevaient à 3.7 millions de dollars. Je suis d'accord, je comprends cela. Dans ce document que vous nous avez communiqué, ce compendium explicatif, vous dites que vous prévoyez un déficit de 2 millions de dollars sur les opérations de 1983-1984; ensuite, en haut de la page, pour les immobilisations, vous donnez une perte de 6,129,000$ pour l'année financière 1983-1984. Comment faites-vous . . . Quel est le lien entre ces différents chiffres, si lien il y a?

M. O'Neil: Ces documents n'ont pas tous été préparés à la même époque, voilà en partie l'explication. Le budget des immobilisations, notre budget d'immobilisations est préparé à l'automne, vers septembre ou octobre, et notre exposé se fonde sur les chiffres que nous possédions à cette époque.

M. Mazankowski: Voilà donc un document qui a été soumis au Conseil privé en février 1983 et à cette époque, vous projetiez une perte de 6 millions de dollars. C'est bien cela? Autrement dit, vous vous en êtes mieux tiré que vous ne le prévoyiez en 1983-1984.

M. O'Neil: C'est exact.

M. Mazankowski: Je vois. Je suppose que vous en avez tenu compte, entre autres choses, lorsque vous avez décidé de geler les droits que vous percevez.

M. O'Neil: Exactement, c'est bien cela.

M. Mazankowski: Ensuite, mine de rien, vous avez dit que les pertes pourraient être de l'ordre de 100,000$ ou de 2 millions de dollars selon que telle ou telle chose se produirait.

M. O'Neil: Très bien. Lorsque la dérivation de Welland . . .

M. Mazankowski: Vous savez, nous ne sommes pas des experts et vous nous mettez dans une drôle de situation. Nous ne sommes pas habitués aux gros chiffres et il y a pas mal de différences entre . . . parce qu'après tout, vous estimez vos pertes avec un écart qui va de 100,000$ à 6 millions de dollars, votre projection au départ.

M. O'Neil: Au début de 1983, de notre saison de 1983, nous avions prévu un déficit d'environ 7 millions de dollars. Cela se fondait sur les dépenses prévues au programme, sur le trafic que nous prévoyions et les revenus tirés de ce trafic. Dans le courant de l'année, nous avons réussi à réduire une partie des dépenses, simplement en remettant à plus tard ou en effectuant des coupures. Nous avons donc économisé. De plus, nos revenus ont été plus élevés que nous ne le prévoyions, surtout à cause d'un très gros trafic d'acier à destination des États-Unis qui n'avait pas été prévu. Ces deux facteurs ont donc eu des effets sur nos opérations. Au moment où nous avons préparé ces documents, nous avions des chiffres qui ne tenaient pas compte de ces considérations et c'est pourquoi nous avions

[*Text*]

preparation of the document is concerned, and that is why we were still talking the $6.8 million. What has happened currently is that we again have had a lot of our contract work on the Welland, principally on the Welland Canadal, is done in the winter period, January, February and March and contracts have come in at substantially lower prices than had been estimated by the engineers. This is just because of the state of the... I guess because of the state of the construction industry. So that has had an impact again in the very near period with respect to our bottom line.

• 1135

The reason I said there is a difference between say, $100,000 and roughly $2 million, relates to the construction of the Welland by-pass, which took place in the late 1960s and was completed in 1973...

Mr. Mazankowski: Yes.

Mr. O'Neil: —had a great deal of railway relocation associated with it. In that whole agreement with the railways—one of them being the Penn Central... we had a payment to make to them of $1.14 million. But since 1973 there has been no one to make the payment to, because Penn Central have gone into bankruptcy, and we have not been able to make that payment. During the period of time from 1974 on, when we should have made the payment, interest has been accumulating against that $1.14 million. In the financing of the Seaway, that money had not been set aside. The interest on that amounts to $1.7 million...

Mr. Mazankowski: Right.

Mr. O'Neil: —which we have been using. We have been using that money in this interim period, and it has been generating income for the Seaway. But it is now a question as to whether or not provision should be made for that in this fiscal year or not. That is the reason why I say that range is in place.

Mr. Mazankowski: Mr. O'Neil, can you tell us, of the 17 million tonnes of Canadian grain that go through the system—would you have any idea of what portion of that would be destined for domestic consumption? Domestic purposes.

Mr. O'Neil: The portion of it that goes through the Montreal-to-Lake Ontario section is generally all for export.

Mr. Mazankowski: All for export.

Mr. O'Neil: The difference between the volume that goes through the Welland and that which goes down below is, broadly speaking, domestic consumption.

Mr. Mazankowski: Which would be, roughly?

Mr. O'Neil: I am not sure I have those figures.

Mr. Mazankowski: If you have got them, perhaps...

Mr. O'Neil: We can find them.

Mr. Mazankowski: Just one concluding comment, Mr. Chairman. I guess my final comment, Mr. Chairman, when you look at the future of the Seaway—and of course, I am

[*Translation*]

toujours ce chiffre de 6.8 millions de dollars. Depuis lors, nous avons repris le travail sur la dérivation de Welland et surtout sur le canal de Welland; ces travaux s'effectuent en hiver, janvier, février et mars, et nous avons réussi à signer des contrats à des prix bien inférieurs à ce qui avait été prévu par les ingénieurs. J'imagine que cela est dû... En fait, aux difficultés de l'industrie de la construction. Par conséquent, cela a également modifié notre bilan.

Si j'ai parlé d'une différence entre 100,000$ et environ 2 millions de dollars, c'est à cause de la construction de la dérivation de Welland qui remonte à la fin des années 1960 et qui a été terminée en 1973...

M. Mazankowski: Oui.

M. O'Neil: ... il avait fallu déplacer un grand nombre de voies de chemin de fer. Cet accord avec les chemins de fer, l'un d'entre eux, Penn Central, prévoyait que nous leur ferions un versement de 1.14 million de dollars. Or, depuis 1973 nous n'avions plus personne à qui faire ces versements parce que Penn Central a fait faillite. Pendant cette période, à partir de 1974, époque à laquelle les versements auraient dû commencer, les intérêts sur ces 1.14 million de dollars se sont accumulés. Dans le financement de la voie maritime, cet argent n'avait pas été mis de côté. Les intérêts sur cette somme s'élèvent à 1.7 million de dollars...

M. Mazankowski: Exactement.

M. O'Neil: ... que nous avons utilisés. Nous avons utilisé l'argent pendant cette période et nous en avons tiré des revenus pour la voie maritime. Maintenant, reste à savoir s'il faut ou non en tenir compte pour cette année financière. C'est la raison de cet écart dont je vous ai parlé.

M. Mazankowski: Monsieur O'Neil, pouvez-vous nous dire quelle proportion de ces 17 millions de tonnes de céréales canadiennes qui empruntent la voie maritime est destinée au marché intérieur?

M. O'Neil: Les céréales qui empruntent le corridor Montréal—lac Ontario sont en règle générale destinées à l'exportation.

M. Mazankowski: Tout pour l'exportation.

M. O'Neil: La différence entre le trafic qui passe par le canal Welland et le trafic qui passe en dessous représente plus ou moins la consommation intérieure.

M. Mazankowski: Ce qui fait environ?

M. O'Neil: Je ne sais pas si j'ai ces chiffres.

M. Mazankowski: Si vous ne les avez pas, peut-être...

M. O'Neil: Nous pouvons les retrouver.

M. Mazankowski: Monsieur le président, une dernière observation. Monsieur le président, quand on réfléchit à l'avenir de la voie maritime—et bien sûr, je suis tout à fait en

[*Texte*]

certainly a supporter of the Seaway, and realize what it means to Canada, not only to central Canada but indeed to the West and the total economics . . . but I guess the challenge that faces the Seaway, at least in terms of grain, is just a reality, that emphasis is going to be directed more and more towards the Pacific Rim. You have got a new terminal coming on stream in Prince Rupert. I think you are going to have to face the reality of an increasing amount of grain moving through the West Coast ports because of the facilities that are in place and because of the demand.

I guess the other larger question, and we have gone through a long debate on freight rates which are going to have a direct effect. The increased freight rate is going to have a direct effect particularly over the next 10 years on the farmer. He is going to be looking for ways and means to maximize his revenue and cut his costs. Any shipments that are going to go through the Seaway, basically reduce the farmer's income by something roughly in the order of 30¢ a bushel.

Mr. Gustafson: 32¢.

Mr. Mazankowski: 32¢ a bushel, my colleague from Assiniboia points out. So that is a pretty big figure. I guess the real challenge you face is to keep your costs in line, to attract as much business, and to achieve the kind of economies of scale so that you can maintain your fair share or percentage of the industry, but also having due regard to the impact that it has on the individual producer. The individual producer does not differentiate whether the grain goes east or west; it is all put together in a pool.

• 1140

Nonetheless, it represents, you know, a 30¢ or 32¢ reduction in his income on a per bushel basis. And so I guess, speaking as a westerner and on behalf of the agricultural industry, the grain's industry, which is a very integral and vital part of your whole operation, I can only implore you to continue your cost-cutting measures and to ensure your you market very aggressively your facility so that you can maximize throughput and keep the unit cost down, because I am not sure what the breaking point will be. I mean, if it ends up at 40¢ a bushel, or 35¢ a bushel, that could very well be the breaking point, and I think that the pressure that the Canadian Wheat Board will have from the farmers will be such that they will have to take those things into consideration, because their mandate is the maximize the returns to the producer. So, you have a delicate balance there and a delicate challenge to meet. And I wish you well.

The Chairman: Would you like to make a comment, Mr. O'Neil?

Mr. O'Neil: No, perhaps just to say that we are very conscious of the concern that the grain producer has on the effect of Seaway tolls, on the ability to sell grain and the cost of selling grain, and that has been one of the reasons why we have taken, I think, what I would consider appropriate steps to keep our costs within the limits we have. And we would intend to continue to do that. And if it appears that we can operate without an increase in tolls, as we have for this coming year,

[*Traduction*]

faveur de la voie maritime et je sais bien ce que cela signifie pour le Canada, et pas seulement pour le centre du Canada, mais pour l'Ouest également et l'ensemble de l'économie du pays—cela dit, je pense que la voie maritime fait aujourd'hui face à un défi, il faut se rendre à l'évidence, de plus en plus les céréales vont passer par la côte Pacifique. Un nouveau terminus est en construction à Prince Rupert. De plus en plus, les céréales vont être expédiées vers les ports de la côte ouest à cause des installations qui s'y trouvent et également à cause de la demande.

Il y a un autre problème, nous en avons longuement discuté, celui des tarifs de fret qui auront une importance considérable. La hausse des tarifs de fret aura des répercussions directes sur les agriculteurs, surtout d'ici 10 ans. Ils vont devoir trouver le moyen d'optimiser les revenus et de réduire les coûts. Toutes les expéditions qui passent par la voie maritime réduisent les revenus des agriculteurs d'environ 30c. le boisseau.

M. Gustafson: 32c.

M. Mazankowski: 32c. le boisseau, comme le précise mon collègue d'Assiniboia. C'est une somme considérable. Voilà donc le défi à relever, endiguer les coûts, attirer le plus possible de clients, et faire la part des réalités économiques pour conserver votre juste part ou votre juste pourcentage de l'industrie sans pour autant oublier les répercussions que cela peut avoir sur les producteurs. Que les céréales passent par l'est ou par l'ouest, pour les producteurs ça ne fait pas de différence.

Cela représente tout de même une baisse de son revenu d'environ 30 ou 32c. le boisseau. Donc, en tant qu'habitant de l'Ouest qui parle au nom de l'industrie agricole, en particulier l'industrie des céréales, qui fait partie intégrante du système global, je vous implore de continuer d'appliquer vos mesures d'économie et de commercialiser vos produits avec dynamisme afin de maximiser votre «débit» et d'en minimiser le coût, car je ne sais pas quel sera le point de rupture. Si nous en arrivons à 40 ou a 35c. le boisseau, ce sera peut-être le point de rupture justement et la Commission canadienne du blé fera l'objet de tant de pressions de la part des agriculteurs qu'elle sera obligée de prendre en considération ces choses-là, étant donné son mandat de maximiser les profits du producteur. Ce sera donc un grand défi que d'établir un équilibre entre ces deux choses-là. Je vous souhaite bonne chance.

Le président: Voulez-vous répondre à cela, monsieur O'Neil?

M. O'Neil: Je voudrais simplement dire que nous sommes très conscients de l'effet des préoccupations des céréaliculteurs sur les tarifs de la Voie maritime, sur la capacité de vendre ces céréales et sur le coût rattaché à la vente de ces céréales. C'est justement l'une des raisons pour lesquelles nous avons pris des mesures que j'estime appropriées pour minimiser nos coûts. D'ailleurs, nous avons l'intention de continuer d'appliquer ces mesures. Si nous découvrons que nous pouvons continuer de fonctionner sans augmenter les tarifs, comme nous l'avons fait

[*Text*]

then that is the recommendation we will make to the government.

The Chairman: Thank you, Mr. Mazankowski. Mr. Laniel.

Mr. Laniel: Thank you, Mr. Chairman.

I have three short questions. In your capital budget, I notice an item of $100,000 for land purchase in Melocheville. At first I thought that it was the twinning of the Beauharnois locks that was under way. Could you tell me what that is?

Mr. O'Neil: Yes, that is . . .

The Chairman: It sounds like a commercial message.

Mr. O'Neil: In the mid-1960s the Seaway Authority acquired lands for future construction, both on the Welland and in the Montreal-Lake Ontario section. One of them was the piece of land you are referring to, and in the settlement of either expropriation or purchases there was the item of some $100,000 that was outstanding. And that is why it is included in that particular capital budget. It is really the cleaning up of something which took place several years before. It is not, unfortunately, the first step in the construction of the larger system.

Mr. Laniel: Yes. In your remarks, you said that the common market was becoming an outright exporter of grain. Would you have any idea of the type of grain that they are really exporting? Is it corn mainly?

Mr. O'Neil: Wheat. Mr. Chairman, my understanding that it is wheat that they have been exporting.

Mr. Laniel: Is it mainly to France?

Mr. O'Neil: France is one, and Italy.

Mr. Laniel: And you feel that it does not affect our traditional clients?

Mr. O'Neil: Well, that is what I am advised by the Wheat Board. We were concerned about this and, of course, any intrusion of another producer into the market is bound to have some sort of an impact, but we have been able to bring sales about in areas that they do not think this would be a serious problem.

Mr. Laniel: In looking at the 1982 report, I got to page 10, and I am not really sure how that fits in relation to the St. Lawrence Seaway, your investment in subsidiary companies. You have in your balance sheet an asset of $9.6 million. When you look at the Great Lakes Pilotage Authority's operations, they came out in 1982 with a surplus of $41,000. And then the Seaway International Bridges, they really can come even.

• 1145

But could you tell me exactly the story about the Jacques Cartier and Champlain Bridge Inc., which actually has put put

[*Translation*]

pour l'année qui vient, nous allons recommander au gouvernement qu'aucune augmentation ne soit imposée.

Le président: Merci, monsieur Mazankowski. Monsieur Laniel.

M. Laniel: Merci, monsieur le président.

J'ai trois courtes questions. Dans votre budget d'immobilisation, j'ai remarqué qu'il y a un poste de $100,000 pour l'achat d'un terrain à Melocheville. À prime abord, je croyais qu'il s'agissait du fusionnement des écluses de Beauharnois. Pourriez-vous donc me dire de quoi il s'agit?

M. O'Neil: Oui, il s'agit . . .

Le président: On dirait un message publicitaire.

M. O'Neil: Au milieu des années 60, l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent a acheté certains terrains sur le tronçon de Welland ainsi que sur la partie entre Montréal et le lac Ontario pour répondre à ses besoins en construction futurs. L'un des terrains était justement celui auquel vous venez de faire allusion, et pour régler les expropriations ou les achats nécessaires, il restait un poste de $100,000. Voilà pourquoi cette somme figure dans ce budget d'immobilisation. Il s'agit, en fait, du règlement de quelque chose qui a été fait il y a plusieurs années. Malheureusement, cela ne dénote pas la première étape de la construction du système plus important.

M. Laniel: Ah, bon. Dans vos remarques, vous avez dit que le marché commun devenait un exportateur de céréales. Êtes-vous au courant du genre de céréales qu'il exporte? Est-ce principalement du maïs?

M. O'Neil: Non, du blé. Monsieur le président, on m'a donné à entendre que c'est du blé qu'il exporte.

M. Laniel: Est-ce principalement vers la France?

M. O'Neil: Vers la France et, aussi, vers l'Italie.

M. Laniel: Êtes-vous d'avis que cela n'a aucune incidence sur nos clients traditionnels?

M. O'Neil: Eh bien, c'est l'avis de la Commission canadienne du blé. Nous nous en inquiétions justement et il n'y a pas de doute que la participation d'un autre producteur au marché va certainement avoir un effet quelconque. Mais étant donné que nous avons pu vendre nos produits dans des régions différentes, la Commission estime que cela ne posera pas de problème grave.

M. Laniel: À la page 10 du rapport de 1982, il est question de vos placements dans des compagnies filiales. D'ailleurs, je ne comprends pas vraiment comment cela peut cadrer avec les activités de l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent. Sur votre bilan, vous avez des actifs de 9.6 millions. Si l'on regarde les opérations de l'administration de pilotage des Grands lacs, on voit qu'elle avait un excédent de $41,000 en 1982. En ce qui concerne la Corporation du pont international de la Voie maritime, cela s'est équilibré.

J'aimerais que vous me parliez en plus de détails des Ponts Jacques-Cartier et Champlain Incorporés, qui ont déclaré un

[*Texte*]

a deficit in its operation of $5 million in 1982? Where do they get their money? And what is the real value of that share that you paid $100,000 on a company that has an equity and deficit of $84 million? I am trying to see where that fits in. Does that cost money to the St. Lawrence Seaway, and where is that money coming from?

Mr. O'Neil: Mr. Chairman, the numbers noted should not be multiplied by 1,000. They are in actual dollars. The Seaway has in Jacques Cartier-Champlain an investment of $100 and the Great Lakes Pilotage Authority $1,500, and in the International Bridge Corporation $8,000, so that perhaps would be a bit helpful.

Mr. Laniel: It brings a relief.

Mr. O'Neil: The Jacques Cartier-Champlain Bridge is a subsidiary comp&ny of the Seaway Authority and is financed through tolls which are collected on the Champlain Bridge and any deficits are made up through appropriations from Parliament. So that any additional funds which are required in the operation and maintenance of the two bridges are made up in that fashion.

Mr. Laniel: But they do work for the St. Lawrence Seaway?

Mr. O'Neil: They are subsidiary companies of the St. Lawrence Seaway Authority, as is the Cornwall Bridge and the Great Lakes Pilotage Authority is also a subsidiary company but in its case it is a separate group, it has its own board of directors and we do not have anything really to do with the administration of the GLPA whereas we do in connection with the other two bridges.

The Chairman: When you speak of the Cornwall Bridge, is that the SIBC?

Mr. O'Neil: The Seaway International Bridge Corporation is the Cornwall Bridge, yes.

Mr. Laniel: Thank you.

Le président: Avez-vous fini?

M. Laniel: Oui, fini.

Le président: Merci, monsieur Laniel.

That exhausts my list of questioners, except Mr. Flis wanted to have a brief intervention.

Mr. Flis: Thank you very much, Mr. Chairman. I have one very brief question and it is regarding the study of Ontario commercial transportation ports. This is a study commissiOned by Transport Canada in conjunction with the Ontario Ministry of Transport. I understand that their report is now almost completed and they are going around from city to city—Sault Ste. Marie, Kingston, Toronto—and getting feedback on their findings.

When this group was doing the study, did they interview anyone from the Seaway Authority? Did you have any input into that report? Are you familiar with any of the findings?

[*Traduction*]

déficit de 5 millions de dollars en 1982. D'où provient son financement? Quelle est la vraie valeur de votre participation? Vous avez placé 100,000$ dans une compagnie dont la valeur nette et le déficit se situent à 84 millions de dollars. J'essaie de comprendre tout cela parce que cela finit par coûter de l'argent à l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent, et d'où vient cet argent?

M. O'Neil: Monsieur le président, les chiffres ne doivent pas être multipliés par mille. Ce sont les chiffres en dollars actuels. L'Administration de la Voie maritime a donc investi 100$ dans les Ponts Jacques-Cartier Champlain incorporés, 1,500$ dans l'Administration de pilotage des Grands lacs et 8,000$ dans la Corporation du pont international de la Voie maritime. Cela va peut-être vous aider.

M. Laniel: C'est très réconfortant.

M. O'Neil: Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Incorporée est une filiale de l'Administration de la Voie maritime et est financée à même les tarifs perçus par le pont Champlain; les déficits sont réglés par le biais de crédits votés par le Parlement. Par conséquent, toute somme supplémentaire nécessaire pour l'exploitation et l'entretien de ces deux ponts est obtenue de cette façon là.

M. Laniel: Mais ces filiales sont contrôlées par l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent?

M. O'Neil: Ce sont des filiales de l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent, tout comme l'Administration du pont à Cornwall et l'Administration de pilotage des Grands lacs, bien que celle-ci soit dans un groupe différent, avec son propre conseil d'administration. L'Administration de pilotage des Grands lacs ne relève pas vraiment de nous, alors que l'administration des deux autres ponts nous regarde.

Le président: Quand vous parlez du pont de Cornwall, s'agit-il de la Corporation du pont international de la Voie maritime?

M. O'Neil: Oui, il s'agit effectivement de la Corporation du pont international de la Voie maritime.

M. Laniel: Merci.

The Chairman: Have you finished?

Mr. Laniel: Yes, I am finished.

The Chairman: Thank you, Mr. Laniel.

Donc, je n'ai plus de noms sur ma liste d'intervenants, à part M. Flis, qui voulait faire une brève remarque.

M. Flis: Merci, monsieur le président. J'ai une question à poser au sujet de l'étude des ports de transport commercial de l'Ontario. Il s'agit d'une étude commandée par Transports Canada en collaboration avec le ministère des transports de l'Ontario. Je crois que le rapport est presque terminé et qu'ils font maintenant le tour des villes—ils sont allés à Sault Sainte-Marie, à Kingston et Toronto—pour connaître les réactions du public au sujet de leurs conclusions.

Quand ce groupe a procédé à son étude, s'est-il mis en rapport avec un représentant de l'Administration de la Voie maritime du SainLaurent? A-t-on tenu compte de votre point

[*Text*]

Mr. O'Neil: I personally have not had any discussions with the group. No, the Authority has not been consulted by the group that undertook the study apparently.

Mr. Flis: I found it odd that Transport Canada and the Ontario Ministry of Transport would do a study of the commercial transportation ports in Ontario and yet not call you people as witnesses to see how tho future of those ports ties in with the seaway capacity.

Now the draft report I understand is not written yet. There might be a recommendation from this committee for you, Mr. O'Neil, to get in touch with these people. Maybe there is no need for any. I know it is sort of out of their mandate, still you would think they would have asked for your input to see how their findings, what implications they would have on Seaway capacity and demand, etc., and vice-versa.

Mr. O'Neil: Mr. Chairman, there is a possibility that they spoke to one part of the organization not represented here today that we are not familiar with. Certainly it did not come to the Authority as such. However, we will follow up on the suggestion, Mr. Flis, and contact them and if there has been no consultation we will ask them if they would not like to perhaps review their findings with us before they go to print.

Mr. Flis: I would just like to close, Mr. Chairman, by stating that under the previous Minister of Transport I had the opportunity of representing him in London, England at the opening of the International Maritime Organization and our witness played a very key role in that organization.

• 1150

I think it is very fitting, not only is our witness held in high regard here in Canada but the high regard he is held in in the International Maritime Organization with members from all over the world. So I think we are very proud of you, Mr. O'Neil, that you play this international leadership role, as well as on the local scene.

Mr. O'Neil: Thank you very much.

Mr. Laniel: One point, Mr. Chairman, I want to make . . . if the witness could tell us if the date for the opening of the Seaway was been set yet in the river portion.

Mr. O'Neil: We have set it for April 2, depending on ice conditions. Yesterday it looked as if it would be quite possible to meet that if the weather stays relatively mild. We are looking for April 2.

Mr. Laniel: Thank you.

The Chairman: That concludes the examination of the witnesses. Mr. O'Neil, I wish to thank you and your associates for your appearance here today. I think you can deduce from

[*Translation*]

de vue dans le rapport? Êtes-vous au courant des conclusions du rapport?

M. O'Neil: Non, personnellement, je n'ai pas eu de discussion avec le groupe en question. L'administration n'a pas été consultée par le groupe qui a mené l'étude en question.

M. Flis: Je trouve étrange que Transports Canada et le ministère des transports de l'Ontario fassent une étude des ports de transport commercial de l'Ontario sans vous demander votre opinion sur le futur de ces ports-là par rapport à la capacité de l'Administration de la Voie maritime.

Je crois comprendre que le projet de rapport n'a pas encore été rédigé. Ce Comité pourrait peut-être recommander que vous vous mettiez en rapport avec ces gens-là, monsieur O'Neil. Par contre, c'est peut-être inutile. Je sais que cela ne fait pas vraiment partie de leurs attributions, mais je trouve curieux qu'ils ne vous aient même pas demandé votre opinion sur leurs conclusions, et les conséquences de tout cela sur la capacité de la Voie maritime, la demande, etc.

M. O'Neil: Monsieur le président, il est possible que ce groupe se soit mis en rapport avec une partie de notre organisation qui n'est pas représentée aujourd'hui, à notre insu. Mais il n'y a pas de doute qu'il ne s'est pas mis en rapport avec nous. Nous allons tout de même suivre votre recommandation, monsieur Flis, et nous mettre en rapport avec eux. S'il n'y a pas eu de consultations, nous leur demanderons de nous permettre d'examiner leurs conclusions avant qu'ils procèdent à la rédaction finale de leur rapport.

M. Flis: En terminant, monsieur le président, j'aimerais simplement dire que pendant que l'ancien ministre des Transports était toujours dans ce ministère-là, j'ai eu l'occasion de le représenter à Londres, en Angleterre, à l'ouverture de l'Organisation maritime internationale, et notre témoin a joué un rôle extrêmement important dans la création de cette organisation.

Je crois qu'il est tout à fait approprié que notre témoin soit aussi respecté, non seulement au Canada, mais au sein de l'Organisation maritime internationale qui représente tous les pays du monde. Nous sommes donc extrêmement fiers de vous, M. O'Neil, à cause du rôle important que vous jouez tant au niveau international qu'au niveau local.

M. O'Neil: Merci beaucoup.

M. Laniel: J'ai un dernier point, monsieur le président, si vous me le permettez . . . J'aimerais que le témoin nous dise si une date a été fixée pour l'ouverture de la section du fleuve Saint-Laurent qui fait partie de la Voie maritime.

M. O'Neil: Elle est fixée au 2 avril, selon les conditions de glace. Hier, il nous semblait qu'il serait tout à fait possible de l'ouvrir à cette date-là si le temps reste relativement doux. Nous espérons que ce sera le 2 avril.

M. Laniel: Merci.

Le président: Ceci met fin à la période de questions. Monsieur O'Neil, je voudrais vous remercier, vous-même et vos collègues, d'avoir bien voulu comparaître devant nous

[*Texte*]

the tone and the time of the questioning that the committee does not seem to have serious problems with the operation of the Seaway. We wish you continued good luck and good fortune in that operation and we thank you for your appearance here today. Thank you very much, sir.

Mr. O'Neil: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: The committee stands adjourned until 9:30 o'clock on Tuesday, February 21 when we shall have the Northern Transportation Company before us. The committee is adjourned.

[*Traduction*]

aujourd'hui. D'après le ton de notre discussion et le temps consacré aux questions, je pense que vous-même avez compris que le Comité ne considère pas que le fonctionnement de la Voie maritime pose des problèmes graves. Je vous souhaite bonne chance dans vos opérations futures et nous vous remercions de votre comparution aujourd'hui. Merci beaucoup.

M. O'Neil: Merci, monsieur le président.

Le président: La séance est levée jusqu'à 09h30, le mardi 21 février, lorsque la Société des transports du Nord comparaîtra devant nous. La séance est levée.

APPENDIX "TRPT-3"

ST. LAWRENCE SEAWAY AUTHORITY

BRIEFING PAPER

EXECUTIVE SUMMARY

1. BACKGROUND

- The St. Lawrence Seaway Authority (SLSA) is responsible for constructing, operating and maintaining a deep waterway from Montreal to Lake Erie - an integral part of the total St. Lawrence-Great Lakes system which extends from the Atlantic to the head of Lake Superior.
- Seaway consists of 15 locks - 13 Canadian and 2 U.S.
- SLSA is Schedule 'D' Crown Corporation incorporated in 1951 and commenced activities in 1954.
- Construction of Montreal-Lake Ontario (M.L.O.) section took place 1954-1959 - concurrent with deepening of Welland Canal to Seaway standards.
- In 1959, the first year of operation of the new Seaway, cargo jumped to 18.7 million tonnes on the M.L.O. from the previous year's tonnage of 10.7 million and on the Welland from 19.3 million tonnes to 25 million.
- After peaking in the late 1970's at 57.5 million tonnes on the M.L.O. and 66.2 million on the Welland, Seaway traffic declined to 42.8 million and 49 million respectively in 1982 due to prolonged recession. Some recovery took place in 1983 with tonnages being 45.1 on the M.L.O. and 50.1 on the Welland. Forecasts indicate a continued growth for the future but at a lower rate than in the past.
- Seaway cargoes are over 90% bulk with major movements of grain, both U.S. and Canadian, being downbound from the head of the lakes and with iron ore being the backhaul to U.S. and Canadian steel plants on the Great Lakes.

2. SEAWAY TOLLS AND FINANCES

- In 1959 the U.S. and Canada established a Tariff of Tolls to cover operation and maintenance expenses, as well as pay interest on loans and repay capital over a 50-year period.

- From 1959 to 1973, although this objective was not met, the Seaway did generate sufficient funds to meet annual operation and maintenance costs on both sections and to make interest payments to the Federal Government of close to $150 million. However, no capital repayments were made and full interest payments could not be met.

- U.S. wouldn't agree to toll increases and, even though traffic rose steadily, the SLSA debt had reached $841 million by 1977.

- That year the Government accepted the Seaway's proposal to convert loans outstanding to equity to be held by the Federal Government and to forgive unpaid interest.

- As part of the refinancing, the Authority was directed to ensure that tolls were set at a level which would keep the Company on a self-sustaining basis.

- After this restructuring, toll increases were negotiated with the U.S. and the increase of some 100% was phased in over the 3-year period 1978-1980.

- Since 1978 the SLSA, while it has usually registered book deficits, has been financially self-sufficient and has not had to obtain outside funding. In this context, it should be noted that no Parliamentary Appropriations and therefore no taxpayers monies have been required for Seaway purposes.

- In 1981 there was no increase in tolls. With rising costs and declining traffic, a new toll rate was negotiated with the U.S. for introduction in 1982 and 1983 averaging 18% and 10% respectively.

- Included in the toll structure was the re-introduction of the lockage fee on the Welland (had been in effect from 1967 to 1977) as one element of the total tariff for that canal.

- In the fall of 1983, the Government accepted a recommendation made by the Authority that there should be no toll increase for 1984 even though this was expected to result in a deficit.

3. SEAWAY CAPACITY

- To ensure that sufficient capacity is available to service the traffic has been a continuing challenge since Seaway opened.

- The 50-year-old Welland Canal is the main area of constraint and substantial expenditures were required soon after the Seaway opened and again in 1964-73 to meet increasing traffic. A major element in this improvement program was the construction of a completely new channel costing $188 million to by-pass the City of Welland.

- In response to traffic forecasts which indicated serious capacity problems by the early 1980's, the Authority has developed a further program of improvements designed to ensure the Canal facilities can handle traffic well into the 1990's.

- Increased use of larger, more efficient vessels is also important to easing the capacity problem.

- Basic SLSA policy is to postpone as long as possible need for new and costly Seaway system while at the same time developing long-range plans to meet this problem if and when it becomes necessary.

4. OTHER FACTORS

- Of major concern to SLSA is the development of closer liaison with its users and considerable progress has been made in this area in the past four years.

- Relations with U.S. are also of great importance in maintenance of joint U.S.-Canadian policies and regulations re the Seaway.

5. CONCLUSION

- Seaway is firmly established as major element in North American transportation system which has brought great benefits to Canadian economy, particularly the western grain industry.

- Seaway is now entering a mature phase in its evolution and the Authority feels it has the policies and plans in place which are appropriate to challenges ahead.

THE ST. LAWRENCE SEAWAY AUTHORITY

BACKGROUND

The Seaway is a joint Canadian-U.S. complex of locks and channels which constitute an essential part of the St. Lawrence-Great Lakes transportation system extending some 3,800 kilometres (2,342 miles) from the Atlantic to the head of Lake Superior. It includes the Montreal-Lake Ontario (M.L.O.) section, consisting of five Canadian and two U.S. locks, and the eight lock all-Canadian Welland section. These fifteen locks make it possible to raise and lower ships some 174 metres (570 feet) between Montreal Harbour and Lake Erie.

The St. Lawrence Seaway Authority, a Schedule 'D' proprietary Crown Corporation, was incorporated in 1951 for the purpose of constructing, maintaining and operating this deep waterway between the Port of Montreal and Lake Erie. A similar entity, the Saint Lawrence Seaway Development Corporation, was set up in 1954 by the United States to build and operate the American section of the system.

Construction on the International section (M.L.O.) took place from 1954-59 and concurrently on the older Welland Canal (opened in 1932) to bring it up to Seaway standards. Lock dimensions on both systems are similar and designed to handle vessels up to 730' in length with 75' beam and 26' draft. (Metric equivalents are 222.5 metres long, 23.2 metres beam and 79.3 decimetres draft.)

In 1958, the year before the deep waterway opened, total cargo tonnage moving through the old system amounted to 10.7 million tonnes on the M.L.O. section and 19.3 million on the Welland. In 1959, traffic jumped to 18.7 million tonnes on the former and 25 million on the latter. With periodic fluctuations, Seaway tonnage trended steadily upwards with a peak of 57.5 million tonnes being recorded during the 1977 season on the Montreal-Lake Ontario section, and 66.2 million on the Welland in 1979.

Since the record levels reached in the late 1970's, Seaway traffic has declined substantially, mainly due to the deep and prolonged economic recession, and by 1982 shipments on the M.L.O. section had fallen to 42.8 million tonnes and 49 million tonnes on the Welland. Figures for 1983 are 45.1 million tonnes on the M.L.O. and 50.1 million tonnes on the Welland. Current forecasts, however, indicate that traffic should resume an upward trend and achieve levels of the order of 65 million tonnes on the M.L.O. and 75 million on the Welland by the year 2000.

Bulk cargo constitutes more than 90% of the total tonnage moving through the Seaway system with iron ore, grain and coal being the three principal commodities. Downbound Canadian and U.S. grain movements combined with upbound Quebec- Labrador iron ore to Canadian and U.S. steel mills are basic to Seaway economics.

SEAWAY TOLLS AND FINANCES

In 1959, the initial year of Seaway operations, a Tariff of Tolls based on estimates of future traffic was established by agreement between Canada and the United States. Its purpose was to obtain directly from the users the revenues required to cover operation and maintenance costs for this joint facility as well as interest on loans and repayment of capital over a fifty-year period.

This objective, however, was not met. From 1959 to 1973, revenues accruing to Canada from tolls more than covered operation and maintenance costs and repaid close to $150 million in interest, but they were not sufficient to meet full interest charges or to enable any capital repayment. Beginning in 1973, revenues were no longer able to keep pace with the impact of inflation on operating and maintenance costs and the operating deficit for the system escalated rapidly. Appropriate toll increases could have offset or mitigated the adverse financial effects of these circumstances. However, although the terms of the agreement between Canada and the U.S. permitted periodic reviews of the Tariff of Tolls in order to ensure adequate revenues to meet financial requirements, Seaway tolls on the M.L.O. section remained at the same level as they had been when the waterway opened. Two toll reviews did take place during this period (in 1964 and 1966) but on both occasions the recommendation

made by Canada to increase the level of tolls failed to obtain agreement on the part of the U.S. (Tolls on the Welland section were suspended in 1962 and replaced by a modest lockage fee in 1967 which only produced enough revenue to cover about one quarter of the O & M costs on this section.)

Thus, despite steadily increasing traffic on the system, substantial annual deficits became the norm and by March 31, 1977 the Seaway's outstanding debt to the Treasury of Canada stood at just over $841 million. At that time it was forecast that the total debt would have reached $1 billion by 1981. Clearly, the financial arrangements devised in 1959 were no longer realistic and on April 1, 1977, a revision of the Seaway's financial structure, recommended by the Authority and accepted by the Government was implemented. In brief, what was done was to:

a. Convert the $625 million of loans outstanding to equity to be held by the Federal Government.

b. Convert the $216 million (later reduced to $210 million) in unpaid interest to an interest-free loan that would be forgiven at a later date.

c. Empower the Minister of Transport to fix, from time to time, the amount that the Authority should repay annually out of its toll revenue as a return on the Government's equity. (Since toll revenues have not been sufficient to provide any such return, the Minister so far has not exercised this power.)

As part of the financial restructuring, the Authority was expected to:

1. Establish a level of tolls sufficient to provide the Crown Corporation with enough revenue to cover operating costs, including depreciation.
2. Establish a tariff of tolls which would bring the Welland Canal section to the same level of self-sufficiency as the Montreal-Lake Ontario section.

Following the refinancing, the Authority proposed to its U.S. counterpart, the Saint Lawrence Seaway Development Corporation, a revision of the 1959 joint Agreement dealing with the Tariff of Tolls. This revision, negotiated and agreed upon during 1977, had as its main objective the elimination of the need to depend on the Treasury, i.e. the Canadian taxpayer, to cover the successive annual deficits of the St. Lawrence Seaway Authority. The adjustment in the tolls level which resulted from this agreement - an increase of some 100% - was phased in over the period 1978-80 and represented the first such increase requested from the users since the Seaway opened in 1959. The additional revenues produced, moreover, made it possible for the Authority to aspire to become the self-supporting enterprise it was originally intended to be. In this connection, it is worth noting that in the fiscal year 1979-80, the agency was able to meet its full financial obligations for the first time in the history of the Seaway system.

With regard to the fears expressed in certain quarters that the toll increase would adversely affect Seaway traffic, it should be emphasized that prior to its introduction the Authority had made a careful analysis of this possibility. On this basis it was concluded that the increase, although it appeared large in percentage terms, would have virtually no measurable effect on traffic since it constituted such a small portion of the total transportation costs of moving Seaway cargoes, and was so markedly less in absolute terms than the many other increases which in recent years have augmented transportation costs on the system.

It appears that the experience of the 1978 and 1979 seasons bears out this conclusion. In fact, the record traffic levels obtained in both these years on the Welland and the impressive tonnages that continued to transit the M.L.O. section, indicate that the policy of bringing toll levels into a more realistic relationship with the steadily rising costs of providing satisfactory service to users has not, in itself, had unfavorable consequences for cargo movements on the Seaway.

For the 1981 navigation season there was no increase in tolls but, unfortunately, due to rising costs and declining traffic brought on by the economic recession, it was necessary at that time for a joint Canadian-U.S. committee to undertake a review of the Tariff of Tolls and the financial requirements of the two Seaway entities. This review resulted in a recommendation to increase cargo tolls and other charges under the existing tariff

and to re-introduce lockage fees on the Welland Canal. These increases, phased in during 1982 and 1983, averaged 18% and 10% respectively.

Because of the larger-than-forecast decline in traffic, however, the new tolls level did not generate enough revenues to fully cover the annual operating and maintenance costs, which included non-cash items, and a $3.7 million deficit was recorded in fiscal year 1982-83 with an estimated $2 million expected in 1983-84. In response to the drop in anticipated income, a stringent cost restraint program was undertaken in 1982 and 1983 which has enabled the Corporation to maintain a viable cash flow position and preserve the organization's self-sustaining status without resort to Parliamentary appropriations or other outside funding.

A review of the financial situation facing the Authority for 1984 was made in the fall of 1983 and, while anticipating a further deficit, it was decided that a recommendation should be made to maintain the tariff at the 1983 level. This was accepted by the Government and agreed to by the United States. A further review will be conducted during 1984 to determine what should be recommended for 1985.

SEAWAY CAPACITY

Along with the Seaway's financial and tolls problem, the capacity problem - the ability to maintain a satisfactory balance between level of service and traffic demand - has existed since the waterway first opened. To ensure that sufficient capacity is available, as and when required, is a continuing challenge and the Authority has had underway for several years a planned program of improvements with this objective in mind. This program is incorporated in a five-year Corporate Plan which is updated annually.

Experience has shown that the fifty-year-old Welland Canal is the major constraint area in the present Seaway system. Its eight locks and several channel restrictions create a series of bottlenecks to vessel movements over its 42 kilometre length. Moreover, each year the Canal handles as much as 10 million tonnes of cargo more than the twenty-five-year -old M.L.O. section.

The surge of traffic which resulted from the opening of the new St. Lawrence River system in 1959, brought the Welland its first major capacity test, and a series of modifications followed which involved realignment and extension of lock approach walls and hydraulic improvement in locks and channels to speed up lockages. After another jump in traffic in 1964, further major improvements were made to increase the efficient usage of the

Canal. In addition to these physical modifications, a program of major traffic control changes was initiated in the Welland which saw the concept of traffic control evolve from a fragmented 'lock by lock' era to a centralized system. Complementing the mid-sixties $26 million improvement program, was the major construction project for a completely new 14 kilometre channel costing $188 million to by-pass the City of Welland. This was opened to navigation in 1973.

These improvements, combined with the introduction by the industry of many new maximum size vessels, have enabled the tonnage capacity of the Welland to double since the mid-sixties. They have, as well, produced benefits for the shipping industry in the form of faster and safer vessel transits. Average transit times through the Welland Canal are now in the order of 13 hours compared to a peak of over 24 hours in 1964.

An additional marginal benefit has been derived from the fact that the maximum allowable dimensions for vessels using the Seaway have been progressively increased - length from 217.9 metres in 1959 to 222.5 today and beam from 22.9 metres to 23.2. Maximum draft has also increased from 76.2 decimetres to 79.3.

As part of its planning program, the Authority has also developed a computer simulation of the Welland which makes it possible to estimate with a high degree of precision the transit capacity of the Canal. Demand projections are then compared to the estimated capacity in order to indicate when the existing facilities will require improvement if the Seaway is to continue to provide adequate service to its users. The simulation is also used to estimate the increase in capacity which is expected from various modifications to facilities and procedures.

Although the word 'capacity' is often associated with 'tonnage', the frequent changes in traffic patterns make this indicator difficult to work with. Furthermore, as it is ships which must be moved through the Canal, the first indication of a shortage of capacity is the buildup of a line vessels waiting turn. Therefore, the most realistic expression of capacity is in terms of 'annual vessel transits'. As tonnage demand increases there will generally be a direct increase in the number of vessels wanting to transit, but there are two factors which can influence that effect:

(a) an increase in the number of larger vessels means that fewer transits are required to move the same cargo; and,

(b) because more than 70% of Welland cargo moves downbound, increases in upbound cargo could be carried in vessels which would otherwise be travelling in ballast.

Increasing the number of larger vessels is a most important factor in augmenting the tonnage capacity of the Canal, and any action which can be taken in the way of incentives for the vessel owners to build more maximum size vessels would contribute to the deferral of the requirements for a new canal system. The Authority has, therefore, emphasized the importance of the introduction of new, larger vessels at every opportunity. Moreover, as part of the composite toll applicable to users of the Welland Canal, a lockage fee has been re-introduced which encourages the employment of larger, more efficient vessels while at the same time contributing to the requirement for increased revenues.

It is anticipated that the program of improvements now underway will add about 500 transits to the annual Welland capacity over the period 1984-88, bringing the annual total to some 7,900 transits and providing sufficient service capability to meet the forecasted demand over more than the next ten years.

The centrepiece of the current improvement plan is the 'Welland Canal Traffic Control Improvement Program' which alone will add close to 400 transits per year. Also involved are physical modifications such as widening the channel in the Port Robinson area to permit two-way navigation, lengthening the wall above Lock 7 and widening the Guard Gate area - projects which have recently been completed. The total cost associated with the

Welland Canal improvements in the 1984-88 Planning Period is in the order of $16.5 million, down some $39 million from last year's plan after a thorough rationalization review during 1983.

Although the M.L.O. section of the waterway has not encountered capacity problems similar to the Welland, the Authority undertook a program of improvements in the Montreal area beginning in 1965 aimed at increasing the capability of the canal to service vessels under freezing weather conditions. This work, which cost $4,500,000 for Canadian waters alone, added four weeks to the navigation season and benefited both the Montreal-Lake Ontario and Welland Canal sections as the majority of Seaway traffic goes through both parts of the system.

Beyond this activity, the general policy of the Authority on the M.L.O. has been to maximize productivity during the existing season before embarking on any major extension of the navigation period. Cost-benefit analysis by the SLSA indicate that, for Canada, extending the Seaway season beyond the present 8½ months is not warranted at this time. Recent efforts have, therefore, been directed towards improving the reliability and productivity of the existing navigation season.

The basic strategy of the Authority's overall improvement plan is, of course, to delay as long as possible the need for constructing a new and very costly Seaway system. It is estimated that a Welland Canal with larger locks would necessitate an outlay of over $2 billion, and involve about 10 years lead time. In addition, the full achievement of potential benefits would require that larger locks be available on the Montreal-Lake Ontario section with costs of a similar order of magnitude. The larger lock system would also require the rebuilding of the lakes' fleet to the larger dimensions in order to obtain full benefits, another very expensive business.

However, with the implementation of the improvements included in the Corporate Plan, a new Welland Canal should not be required for at least another ten to fifteen years. And concurrently with this program, the Authority is examining in depth all variations of new lock building schemes before considering any recommendations to the Government. A study is also underway to assess the feasibility of a plan which would phase-in expenditures through the incremental additions to capacity in the form of twinned larger locks. This option will then be compared to other new lock building schemes.

OTHER FACTORS

In addition to the two major problems discussed above - the preservation of a self-supporting financial status and the maintenance of adequate service capacity - there are several other matters of importance to the future of the Seaway which concern the Authority.

In particular, close liaison between public and private Seaway interests is vital to the process of choosing the best possible courses of action in this period of further development in the waterway. The inauguration four years ago by the Authority of semi-annual "Information Sessions" which include senior representatives from shippers, shipowners, as well as other major Seaway interests, has proven to be an important step forward in this regard. These sessions, which deal with every major facet of the Corporation's responsibilities, have provided an excellent forum for the exchange of views on matters of mutual concern in the operation of the Seaway, and contributed in no small way to a better understanding and more harmonious relationship between the users and the operators of the system.

Another area of concern to the Seaway Authority is that of relationships with the United States. Since the joint Seaway facility first took shape in the 1950's, the Canadian and U.S. Seaway entities have established and maintained an enviable record of cooperation and agreement in a complex and important aspect of our bilateral relationship. It has been, in fact, a fundamental

principle that the Seaway serves the trade, shipping and port interests of both countries and that these interests are best served through cooperation in the development and operation of the system. This principle has been embodied in the Seaway Treaty, as set out in the exchange of notes of 1959 between Canada and the United States.

There are now, however, several Bills before the U.S. Congress that, if transformed into legislation, would result in a much more unilateral U.S. approach to the operation and financing of the Seaway. Canada has already made representations to the U.S. Government concerning this potential movement away from the traditional policy based on a U.S.-Canadian partnership, and expressed the hope that means can be found to permit the continued operation of the waterway within the framework of the existing international agreement.

CONCLUSION

This quote from a Globe and Mail editorial last fall states, rather succinctly, the public's view of the present situation of the Seaway.

> "The Authority worries about tight capacity if business improves, and excess capacity if business doesn't pick up. Its customers worry about paying too much in tolls, and about having the seaway renovated for their greater convenience. The Seaway is coping with its problems; it, and the population it serves, can't afford not to cope."

Undoubtedly, it can be said that after a quarter-century of operation, the St. Lawrence Seaway has become firmly established as a major element in the total North American transportation system. It not only offers a safe and efficient means of moving vast tonnages of Canadian, U.S. and foreign goods in and out of the continental heartland, (in June of 1983 the passage of the one billionth tonne of cargo through the Montreal-Lake Ontario section was recorded) but also provides savings in transportation costs to the Canadian and U.S. economies amounting to many millions of dollars annually. In particular, the western grain producers have benefited enormously from the availability of this low cost water mode to ship their produce to export markets.

This is not to suggest, of course, that the development of the Seaway has been without its problems and setbacks. Financial difficulties, in particular, served for many years to damage the image of the waterway and obscure its underlying economic viability. Congestion problems brought on by rapid traffic growth required constant attention and the expenditure of many millions of dollars to keep under control. Recently, and in common with many other Canadian corporations, the Authority has had to cope with the adverse consequences of the worst recession in fifty years.

Despite these adversities, however, since its refinancing in 1977 the Corporation has managed to preserve an adequate working capital position and continues to operate on a self-supporting basis without resorting to Parliamentary appropriations or outside borrowing. Moreover, definite progress has been made in improving the Seaway's facilities, together with some impressive gains in terms of efficiency and economy in the operation of the system.

Finally, it is the view of the Authority that the Seaway, having survived the vicissitudes of the past twenty-five years of development, is now entering a new stage of maturity with the kind of policies and plans in place that are appropriate to the challenges that lie ahead.

FEB 14 1984

APPENDICE "TRPT-3"

L'ADMINISTRATION DE LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT

DOCUMENT D'INFORMATION

EXPOSÉ POUR LA HAUTE DIRECTION

1. HISTORIQUE

- L'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent (AVMSL) est chargée de la construction, l'exploitation et l'entretien d'une voie navigable en eau profonde entre le port de Montréal et le lac Erié - partie intégrante du système Grands-Lacs-fleuve Saint-Laurent qui s'étend de l'Atlantique au sommet du lac Supérieur.

- La Voie maritime se compose de 15 écluses - 13 canadiennes et 2 américaines.

- L'AVMSL est une société de la Couronne selon l'annexe "D" créée en 1951 dont les travaux débutèrent en 1954.

- La construction de la section Montréal-lac Ontario (MLO) eut lieu de 1954 à 1959 de même que l'augmentation de profondeur du canal Welland selon les normes de la Voie maritime.

- En 1959, la première année d'exploitation de la nouvelle voie maritime, le trafic bondit à 18,7 millions de tonnes sur la section MLO comparativement à 10,7 millions l'année précédente et sur la section du canal Welland de 19,3 millions de tonnes à 25 millions.

- Après avoir atteint, vers la fin des années 70, 57,5 millions de tonnes sur la section MLO et 66,2 millions sur le canal Welland le trafic de la Voie maritime est tombé, dû à une longue récession, à 42,8 millions et 49 millions respectivement en 1982. En 1983, un certain redressement eut lieu puisque les tonnages atteignirent 45,1 sur la section MLO et 50,1 sur le canal Welland. Les prévisions indiquent une reprise favorable pour l'avenir mais à un taux moins élevé que par le passé.

- Les cargaisons en vrac comptent pour plus de 90% du tonnage avec des déplacements majeurs de céréales, américaines et canadiennes, descendant du haut des lacs et rapportant le minerai de fer vers les États-Unis et les aciéries canadiennes sur les Grands-Lacs.

2. PÉAGES DE LA VOIE MARITIME ET FINANCES

- En 1959 les États-Unis et le Canada etablirent un Tarif de péages afin de couvrir les coûts d'exploitation et d'entretien, ainsi que payer l'intérêt sur les emprunts et rembourser les dépenses de capital investi, sur une période de cinquante ans.
- Même si de 1959 à 1973 on n'a pu atteindre cet objectif, la Voie maritime a recueilli les sommes suffisantes pour couvrir les coûts annuels d'exploitation et d'entretien sur les deux sections et payer des frais d'intérêt de près de $150 millions au gouvernement fédéral. Néanmoins, elles n'ont pas suffi à englober les intérêts ou à rembourser une part du capital investi.
- Les États-Unis refusaient l'augmentation des péages et malgré une hausse constante du trafic, la dette de la Voie maritime atteignait $841 millions en 1977.
- Cette année là, le Gouvernement accepta la recommandation de la Voie maritime de convertir les prêts non remboursés en avoirs détenus par le gouvernement fédéral et d'effacer les intérêts impayés.
- Lors de ce refinancement on demanda à la Voie maritime de s'assurer que les péages soient fixés à un taux pouvant lui permettre de s'autofinancer.

- Après cette restructuration, la Voie maritime négocia avec les États-Unis une augmentation des péages et celle-ci de l'ordre de 100 pour cent fut echelonée sur une période de trois ans soit de 1978 à 1980.

- Depuis 1978, même si la Voie maritime a inscrit à ses livres des déficits, elle est financièrement indépendente et n'a pas eu à emprunter. De ce fait, on doit noter que la Voie maritime n'a pas eu besoin de crédits parlementaires et d'argent venant des contribuables.

- En 1981 le tarif des péages n'a pas été augmenté. Face à la hausse constante des coûts d'exploitation et une diminution du trafic on négocia avec les États-Unis un nouveau Tarif des péages devant débuter en 1982 et 1983 avec une hausse moyenne de 18 pour cent et de 10 pour cent respectivement.

- Un des éléments de l'ensemble du tariff pour ce canal comprenait la ré-introduction des frais d'éclusage sur le canal Welland (en vigueur de 1967 à 1977.)

- À l'automne de 1983 le Gouvernement accepta une recommandation de la Voie maritime à l'effet que les péages ne seront pas augmentés en 1984 bien que l'on prevoit un déficit.

3. LA CAPACITÉ DE LA VOIE MARITIME

- S'assurer que les installations vont pouvoir, en temps et lieu, répondre aux besoins grandissants constitue un défi perpétuel pour la Voie maritime.

- L'obstacle majeur est le vieux canal Welland, déjà quinquagénaire, et des sommes substantielles ont été dépensées peu de temps après l'ouverture de la Voie maritime et une fois de plus en 1964-73 pour répondre à la demande du trafic. L'élément essentiel dans ce programme d'amélioration fut la construction d'un nouveau chenal coûtant $188 millions pour contourner la ville de Welland.

- En réponse aux prévisions du trafic indiquant de sérieux problèmes de capacité vers le début des années 80, l'Administration a entrepris un autre programme d'améliorations afin de s'assurer que les installations du canal pourront faire face au trafic bien au-delà des années 90.

- Augmenter l'usage de navires plus grands et plus efficaces est aussi important pour faciliter le problème de capacité.

- La politique de base de la Voie maritime est de remettre au plus tard possible la nécessité d'un nouveau et coûteux système bien qu'en même temps on s'occupe activement de dresser des plans en vue d'une expansion advenant le besoin.

4. AUTRES FACTEURS

- Une des préocupations majeures de la Voie maritime est de s'assurer d'une liaison étroite avec les usagers et on a fait beaucoup de progrès dans ce sens au cours des quatre dernières années.

- Les rapports avec les États-Unis sont aussi très importants afin de maintenir conjointement les politiques et règlements Canada-États-Unis à la Voie maritime.

5. CONCLUSION

- La Voie maritime est fermement établi comme élément important du système du transport nord-américain, ayant apporté à l'économie canadienne des bénéfices considerables, tout spécialement aux marchés des céréales de l'Ouest.

- La Voie maritime entre maintenant dans la dernière phase de son évolution et l'Administration croît posséder les politiques et les plans appropriés pour relever les défis à venir.

L'ADMINISTRATION DE LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT

HISTORIQUE

La Voie maritime est un ensemble d'écluses et de canaux créés conjointement par le Canada et les États-Unis et qui constitue une partie essentielle du système de transport maritime entre le Saint-Laurent et les Grands-Lacs, couvrant une distance de quelque 3 800 kilomètres (2 342 milles) à partir de l'Atlantique jusqu'à la tête du lac Supérieur. Elle comprend la section s'étendant de Montréal au lac Ontario (MLO) et où s'échelonnent cinq écluses canadiennes et deux écluses américaines ainsi que la section toute canadienne du canal Welland qui compte huit écluses. Grâce à ces quinze écluses on peut soulever et abaisser les navires de quelque 174 mètres (570 pieds) entre le port de Montréal et le lac Erié.

L'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, société de la Couronne selon l'annexe "D", a été créée en 1951 afin de construire, exploiter et entretenir une voie navigable en eau profonde entre le port de Montréal et le lac Erié. Un organisme comparable la Saint Lawrence Seaway Development Corporation a été constitué en 1954 par les États-Unis pour construire et entretenir la section américaine du système.

La construction de la section internationale (MLO) eut lieu de 1954 à 1959 en même temps que celle du vieux canal Welland (ouvert en 1932) afin qu'il soit conforme aux normes de la Voie maritime. Les dimensions des écluses des deux sections sont similaires et des navires ayant jusqu'à 730 pieds (222,5 m) de longueur, 75 pieds (23,2 m) de largeur et chargés a un tirant d'eau maximum de 26 pieds (79.3 dm) peuvent franchir les écluses.

En 1958, soit un an avant l'ouverture de la voie navigable en eau profonde, le volume total des marchandises passant par le vieux système atteignait 10,7 millions de tonnes sur la section MLO et 19,3 millions de tonnes sur la section du canal Welland. En 1959 le trafic a fait un bond pour atteindre 18,7 millions de tonnes sur la section MLO et 25 millions de tonnes sur celle du canal Welland. Tout en subissant des fluctuations périodiques, le tonnage sur la Voie maritime a augmenté de façon régulière pour atteindre 57,5 millions de tonnes en 1977 sur la section MLO et 66,2 millions de tonnes sur la section du canal Welland en 1979.

Depuis les records atteints vers la fin des années 70, le trafic de la Voie maritime a diminué considérablement dû en partie aux effets de la crise économique, et en 1982 les expéditions sont tombées a 42,8 millions de tonnes sur la section MLO et à 49 millions de tonnes sur le canal Welland. Les données

pour 1983 sont 45,1 millions de tonnes sur la section MLO et 50,1 millions de tonnes sur le canal Welland. Néanmoins, nos prévisions actuelles indiquent que le trafic devrait faire une remontée et atteindre d'ici l'an 2000 des niveaux de l'ordre de 65 millions de tonnes sur la section MLO et de 75 millions sur le canal Welland.

Les cargaisons en vrac comptent pour plus de 90 pour cent du tonnage total passant par la Voie maritime et le minerai de fer, les céréales et le charbon sont les trois denrées principales.

Les mouvements descendants de céréales canadiennes-américaines combinés aux mouvements ascendants de minerai fer Québec-Labrador, acheminés vers les aciéries canadiennes et américaines sont fondamentales à l'économie de la Voie maritime.

PÉAGES DE LA VOIE MARITIME ET FINANCES

En 1959, l'année de mise en opération de la Voie maritime, un Tarif de péages, établi d'après une évaluation du trafic prévu, avait été fixé suite à un accord conclu entre le Canada et les États-Unis. Il devait servir à récupérer directement des usagers les sommes nécessaires à couvrir les coûts d'opération et d'entretien du système aménagé conjointement, ainsi que l'intérêt sur les emprunts et le remboursement des dépenses de capital investi, sur une période de cinquante ans.

Cependant, on n'a pu atteindre cet objectif. Même si, de 1959 à 1973, les sommes, venant des péages recueillies par le Canada ont plus que couvert les coûts d'exploitation et d'entretien et ont permis de repayer près de $150 million en intérêts, elles n'ont pas suffi à englober les intérêts ou à rembourser une part du capital investi. À partir de 1973, les recettes n'ont pu se maintenir au même rythme que les coûts sans cesse croissants d'exploitation et d'entretien et alors, le déficit pour l'exploitation du système s'est accru rapidement. Des augmentations appropriées de péages auraient pu permettre de contre balancer ou du moins d'alléger les effets néfastes sur le plan financier de cette situation. Toutefois, même si les termes de l'accord conclu par le Canada et les États-Unis prévoyaient des révisions périodiques du Tarif des péages, afin que les sommes perçues permettent du faire face aux obligations financières, les péages de la Voie maritime pour la sction MLO sont restés les mêmes qu'ils étaient à l'ouverture de la Voie maritime. Il y eut deux révisions des péages durant cette période (en 1964 et en 1966) mais à chaque fois la recommandation du Canada en vue d'une hausse n'obtint pas l'accord des États-Unis. (Les péages sur la section du canal Welland ont été suspendus en 1962 et remplacés par un modeste frais d'éclusage en 1967 qui rapportait à peine de quoi couvrir environ un quart des coûts d'exploitation et d'entretien pour cette section.)

Ainsi, malgré une hausse constante du trafic, chaque bilan annuel annonçait des déficits importants, et au 31 mars 1977, la dette de la Voie maritime envers le Trésor du Canada avait atteint un peu plus de $841 millions. On prévoyait alors qu'en 1981 la dette totale s'élèverait à $1 milliard. Il était bien clair que les dispositions financières fixées en 1959 ne correspondaient plus à la réalité et le 1er avril 1977, l'Administration recommandait une révision de la structure financière de la Voie maritime qui fut acceptée par le Gouvernement et mise en application. Voici brièvement ce qui fût fait:

a. On a converti les 625 millions de dollars de prêts non remboursés en avoirs détenus par le gouvernement fédéral.

b. On a converti les 216 millions (diminué par après à 210 millions) de dollars d'intérêts impayés en un prêt sans intérêt qui, éventuellement serait effacé.

c. On a autorisé le Ministre des Transports à fixer, de temps à autre, le montant, pris à même le revenu de ses péages, que l'Administration devra verser annuellement à titre de remboursement des mises de fonds par le Gouvernement. (Puisque le revenu des peages n'a pas été suffisant pour permettre ce genre de remboursement, le Ministre n'a pas jusqu'à maintenant, exercé ce pouvoir.)

Dans le cadre de ce programme de restructuration l'Administration devait:

1. Etablir un barème de péages suffisant pour assurer à la société de la Couronne des revenus pouvant couvrir les frais d'exploitation, y compris la dépréciation.
2. Etablir un barème de péages permettant à la section du canal Welland de s'autosuffire tout comme la section Montréal-lac Ontario.

Après cette période de refinancement, l'Administration a proposé à ces homologues américains, la Saint Lawrence Seaway Development Corporation, une révision de l'accord conjoint de 1959 sur le Tarif de péages. Cette révision, négociée et acceptée en 1977, avait pour objectif principal d'éliminer d'avoir recours au Trésor, c'est-à-dire au contribuable canadien, pour combler les déficits successifs annuels de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent. Suite à cet accord on procéda à l'ajustement du niveau des péages - dans certains cas une augmentation de 100 pour cent - échelonné sur une période de trois ans (1978-1980). C'était la première augmentation exigée des usagers depuis l'ouverture de la Voie maritime en 1959. En outre, les sommes supplémentaires ainsi recueillies permirent à l'Administration d'espérer que l'entreprise fasse ses frais comme cela avait été prévu à l'origine. A cet égard, signalons que pour l'année financière 1978-80, la Société a, pour la première fois de son histoire, pu rencontré ses obligations financières.

En ce qui concerne les craintes exprimées dans certains milieux et selon lesquelles les hausses de tarifs auraient des effets néfastes sur le trafic de la Voie maritime, il faut préciser qu'avant leur adoption, l'Administration avait fait une analyse approfondie de cette question. On en était arrivé à la conclusion que l'augmentation, même si elle semblait considérable en terme de pourcentage, n'aurait en réalité aucune répercussion importante sur le trafic puisqu'elle représentait qu'une part très minime du coût total du transport de la marchandise passant par la Voie maritime. L'augmentation était sensiblement moins évidente en terme absolu que les autres majorations qui au cours des dernières années, ont augmenté les coûts de transport dans le système.

Il semble que l'expérience des saisons de 1978 et 1979 appuie cette conclusion. De fait, le volume de trafic record enregistré au cours de ces deux années sur le canal Welland et le tonnage impressionnant qui a continué à passer par la section Montréal-lac Ontario montrent que la politique d'augmenter les péages à un niveau plus conforme aux coûts sans cesse croissants en elle-même, de conséquences défavorables sur le mouvement des cargaisons dans la Voie maritime.

Pendant la saison de navigation de 1981 les péages n'ont pas été augmentés. Malheureusement face à la hausse constante des coûts et à la diminution du trafic dû aux effets de la récession économique, il fut nécessaire à cette période de charger un comité conjoint Canada-États-Unis d'étudier la révision du Tarif de péages et les besoins financiers des deux parties en cause. Cette révision a eu pour résultant une recommandation d'augmenter les péages et les autres frais inclus dans le Tarif existant et de ré-introduire les frais d'éclusage sur la section du canal Welland. Ces augmentations étaient d'en moyenne 18 pour cent en 1982 et 10 pour cent en 1983.

Cependant à cause du déclin du trafic, beaucoup plus important que nos prévisions, le nouveau barème de péages n'a pas produit les revenus suffisants pour couvrir les frais annuels d'exploitation et d'entretien, incluant les dépenses n'exigeant pas de sorties de fonds, et un déficit de $3.7 millions a été enregistré pour l'année financière 1982-1983. On prévoit un déficit d'environ $2 millions pour 1983-1984. Pour combler la baisse de revenu escompté, un programme de restriction des dépenses a été mis sur pied en 1982 et 1983 permettant ainsi à la Société de garder le mouvement du flux monétaire positif et conserver le statut d'entreprise qui fait ses frais, sans avoir à demander des crédits parlementaires ou d'autre financement externe.

A l'automne 1983, on a examiné la situation financière que l'Administration envisage pour l'année 1984 et bien qu'on s'attend encore à un déficit, il fut décidé de recommander de maintenir le tarif au même niveau que celui de 1983. Le Gouvernement a accepté cette recommandation et les États-Unis l'ont adopté. Une autre étude sera entreprise au cours de 1984 afin de déterminer ce qui doit être recommandé pour 1985.

LA CAPACITÉ DE LA VOIE MARITIME

En même temps que la situation financière et les problèmes de péages de la Voie maritime, le problème de capacité - la nécessité de maintenir un rapport satisfaisant entre le service fourni et la demande du trafic - existe depuis l'ouverture de la voie navigable. S'assurer que les installations vont pouvoir en temps et lieu répondre aux besoins grandissants, constitue un défi perpétuel et l'Administration a déjà entrepris, depuis plusieurs années, l'élaboration d'un programme établi en vue d'apporter les améliorations nécessaires.

L'expérience a démontré que le canal Welland, déjà quinquagénaire, est l'obstacle majeur du système maritime actuel. Ses huit écluses ainsi que les nombreuses restrictions visant la navigation sur son chenal constituent pour le mouvement des navires une suite d'embouteillages s'étendant sur une distance de 42 kilomètres. En outre, chaque année il y passe jusqu'à 10 millions de tonnes de marchandises de plus que dans la section Montréal-lac Ontario qui est opérationelle depuis un quart de siècle.

La première épreuve majeure de capacité au canal Welland est survenue après le surplus de trafic causé par l'ouverture du nouveau système du fleuve Saint-Laurent en 1959 et une série de modifications a suivi entrainant le réalignement et l'agrandissement des murs d'approche d'écluses et le perfectionnement hydraulique des écluses et chenaux afin de réduire la durée d'éclusage. Le trafic ayant fait un autre bond en 1964, d'autres améliorations majeures ont été entreprises pour augmenter efficacement l'usage du Canal. En plus de ces améliorations, l'on a instauré un programme de changements importants au système de contrôle du trafic dans le canal Welland où le contrôle du trafic est passé d'un système fragmenté 'écluse par écluse' à un système centralisé. Outre le programme d'améliorations de $26 million mis en oeuvre au milieu des années soixante, un nouveau chenal de 14 kilomètres, devant servir à contourner la ville de Welland, fut construit au coût de $188 millions et a ouvert à la navigation en 1973.

Ces améliorations, en plus de l'utilisation par l'industrie de plusieurs navires de taille maximale, ont permis de doubler le volume de marchandises. Elles ont également apporté des bénéfices aux entreprises d'expédition en permettant des transits plus rapides et plus sécuritaires. La durée moyenne d'éclusage par le canal Welland est de treize heures comparativement à un peu plus de vingt-quatre heures en 1964.

Un autre bénéfice de marge vient du fait que les dimensions des navires pouvant franchir la Voie maritime ont été sensiblement améliorées - longueur de 217,9 mètres en 1959 comparé à 222,5 aujourd'hui et largeur de 22,9 mètres à 23,2. Le tirant d'eau a augmenté de 76,2 décimètres à 79,3.

Dans le cadre de son programme de planification, l'Administration a mis sur pied une méthode de simulation par ordinateur qui permet d'obtenir une évaluation très détaillée des limites de la capacité du canal Welland.

Les demandes proposées sont par la suite comparées aux prévisions de capacité pour indiquer à quel moment les installations existantes nécessiteront des améliorations si la Voie maritime veut continuer de fournir un service adéquat à ses usagers. De plus on utilise la simulation pour evaluer les procédures et augmenter la capacité voulue lors de certaines modifications aux installations.

Bien que le mot "capacité" est souvent associé au "tonnage" il est difficile de travailler avec cet indicateur étant donné les changements fréquents qui caractérisent le trafic. D'autre part, puisque ce sont des navires qui doivent passer par le Canal, une longue file de navires attendant leur tour serait la première indication d'un manque de capacité. Par conséquent, l'expression la plus réaliste de capacité est en termes de "transits annuels de navires". Lorsque le volume de marchandises augmente il y a généralement une augmentation directe dans le nombre de navires voulant passer par le chenal, mais deux facteurs peuvent influencer cette action:

a) une augmentation du nombre de navires de plus en plus grands indique une utilisation moins fréguente de l'éclusage puisque ces navires transportent chaque fois beaucoup plus de marchandises; et,

b) parce que plus de 70 pour cent des marchandises du canal Welland sont en movement descendant, des marchandises en mouvement ascendant pourraient être augmentées et transportées dans des navires voyageant habituellement sur lest.

L'augmentation du nombre de navires de capacité maximale est un des facteurs très importants à la hausse du volume total de marchandises dans le Canal, et toute action entreprise pour aider les propriétaires de navires à construire un plus grand nombre de navires de capacité maximale contribuerait à remettre à plus tard la nécessité d'un nouveau système. A chaque occasion l'Administration a appuyé sur l'importance de construire de nouveaux navires de taille maximale. D'ailleurs, faisant partie

des péages composés applicables aux usagers du canal Welland, un frais d'éclusage a été ré-introduit pour encourager l'utilisation de navires plus grands et plus efficaces tout en augmentant les revenus.

On prévoit que le programme d'améliorations, maintenant en cours, augmentera la capacité annuelle du canal Welland d'environ 500 transits, au cours de la période 1984-1988, portant le total annuel à quelque 7 900 transits et assurant un service suffisant pour faire face aux prévisions bien au-delà des dix prochaines années.

Le point culminant du projet d'améliorations actuel est le "Programme d'amélioration de la réglementation de la circulation du canal Welland" qui, à lui seul, augmentera le volume annuel de près de 400 transits. Il y a eu aussi certaines modifications comme l'élargissement du chenal dans la région de Port Robinson afin de permettre la navigation dans les deux sens, le prolongement du mur en amont de l'écluse 7 et l'élargissement de la porte de garde; tous ces projets ont été récemment terminés.

Le coût total des améliorations apportées au canal Welland dans la période projetée 1984-88 est de l'ordre de $16,5 millions, moins de $39 millions du montant de l'an dernier suite à révision minutieuse faite en 1983.

Bien que la section MLO de la voie navigable n'a pas rencontré de problèmes de capacité semblables à ceux du canal Welland, l'Administration a entrepris un programme d'améliorations dans la région de Montréal, qui débuta en 1965, visant à augmenter la capacité du canal pour desservir les navires sous des conditions atmosphériques de congélation. Ce travail, qui a coûté $4,500,000 pour les eaux canadiennes seulement, a permis d'augmenter la saison de navigation de quatre semaines et les sections Montréal-lac Ontario et du canal Welland en ont bénéficié puisque la majorité du trafic de la Voie maritime passent par ces deux sections du système.

En plus de cette activité, la politique générale de l'Administration a été de porter, à son plein rendement, la section MLO, avant d'entreprendre une prolongation majeur de la saison de navigation. L'analyse coût-bénéfice de la Voie maritime montre, que pour le Canada, prolonger la saison de navigation de la Voie maritime au-delà des 8½ mois actuels n'est pas justifiable présentement. Les derniers efforts ont donc été dirigés vers l'amélioration de la sûreté du fonctionnement et la productivité de la saison de navigation actuelle.

Bien que la section MLO de la voie navigable n'a pas rencontré de problèmes de capacité semblables à ceux du canal Welland, l'Administration a entrepris un programme d'améliorations dans la région de Montréal, qui débuta en 1965, visant à augmenter la capacité du canal pour desservir les navires sous des conditions atmosphériques de congélation. Ce travail, qui a coûté $4,500,000 pour les eaux canadiennes seulement, a permis de prolonger la saison de navigation de quatre semaines et les sections Montréal-lac Ontario et du canal Welland en ont bénéficié puisque la majorité du trafic de la Voie maritime passent par ces deux sections du système.

En plus de cette activité, la politique générale de l'Administration a été de porter, à son plein rendement, la section MLO, avant d'entreprendre une prolongation majeure de la saison de navigation. L'analyse coût-bénéfice de la Voie maritime montre, que pour le Canada, prolonger la saison de navigation de la Voie maritime au-delà des 8½ mois actuels n'est pas justifiable présentement. Les derniers efforts ont donc été dirigés vers l'amélioration de la sûreté du fonctionnement et la productivité de la saison de navigation actuelle.

La statégie de base du plan d'améliorations de l'Administration est, bien sûr, de retarder aussi longtemps que possible, la nécessité de construire un nouveau et coûteux système maritime. On prévoit que la construction de plus grandes écluses au canal Welland, nécessiterait des déboursés de plus de $2 milliards et impliquerait environ 10 années de préparation. En outre, pour réussir des bénéfices convenables, il faudrait que des écluses plus grandes soient disponibles à la section Montréal-lac Ontario et cela impliquerait également des coûts très importants. En outre, un plus grand système d'écluses exigerait la re-construction de la flotte des Grands-Lacs à des dimensions plus grandes, afin de réaliser des bénéfices appréciables, un autre projet très dispendieux.

Cependant avec la mise en application des améliorations contenues dans le Plan corporatif un nouveau Canal Welland ne devrait pas être nécessaire avant les dix ou quinze prochaines années. En même temps que ce programme, l'Administration étudie attentivement toutes les alternatives quant aux méthodes pour construire les écluses, avant de faire quelque demande que soit au Gouvernement. Une étude est aussi en cours sur la possibilité d'un plan qui permettrait d'étaler les dépenses en augmentant la capacité par le biais d'écluses jumelées plus grandes. Cette option sera par la suite comparée aux autres alternatives de construction des écluses.

AUTRES FACTEURS

En plus des deux problèmes majeurs déjà mentionnés - le maintien de son statut d'autosuffisance et d'un service de capacité adéquat - l'Administration s'intéresse à plusieurs autres sujets importants pour l'avenir de la Voie maritime.

Il est donc de la plus haute importance que des liens étroits existent entre les secteurs public et privé si nous voulons que la Voie maritime soit un moyen de transport aussi efficace et économique que possible. Depuis les quatre dernières années l'Administration a mis sur pied deux séances d'information par année, à l'intention des expéditeurs, des armateurs et de certaines autres personnes intéressées, pour faire mieux comprendre les problèmes auxquels les administrateurs de la voie navigable font face. Ces sessions qui traitent de tous les aspects importants des responsabilités de la Société ont permis l'échange d'idées sur des intérêts mutuels concernant l'exploitation de la Voie maritime et ont contribué largement à une meilleure compréhension et à des relations plus harmonieuses entre les usagers et les opérateurs du système.

L'Administration de la Voie maritime se soucie également des relations qu'elle entretient avec les États-Unis. Depuis que le projet conjoint a pris forme dans les années 50, les administrations canadiennes et américaines ont pu établir et maintenir un record de coopération enviable et un climat de compréhension mutuelle qui prévaut dans nos relations bilatérales. C'est en fait un principe essentiel que la Voie maritime dessert les intérêts du commerce, des entreprises d'expédition et des autorités portuaires des deux pays. Ce principe a été incorporé dans le traité de la Voie maritime tel que détaillé dans l'échange de notes de 1959 entre le Canada et les États-Unis.

Cependant, il y a maintenant plusieurs projets de loi qui ont été présentés au Congrès américain, et s'ils sont adoptés, les États-Unis aborderont beaucoup plus unilatéralement l'exploitation et le financement de la Voie maritime. Le Canada a déjà donné son opinion au gouvernement américain que lui veut s'éloigner de la politique traditionnelle basée sur l'association canadienne-américaine et il a exprimé le désir que des moyens soient trouvés pour permettre que l'exploitation de la voie navigable demeure selon l'entente internationale existante.

CONCLUSION

Voici un extrait de l'éditorial du "Globe and Mail" paru l'automne dernier, et qui exprime de façon succinte l'opinion du public sur la situation actuelle de la Voie maritime:

> "L'Administration craint que la capacité soit insuffisante si le commerce s'accroît et, qu'elle soit excessive si le commerce ne reprend pas. Ces clients appréhendent des péages trop élevés et de faire les frais de rénovations entreprises à leur intention. La Voie maritime fait face à ses difficultés elle ne peut, de même que la population qu'elle dessert, ne pas y faire face." (traduction)

Indiscutablement, l'on peut dire qu'après vingt-cinq ans en service, la Voie maritime du Saint-Laurent est maintenant bien établie dans toute l'Amerique du Nord en tant qu'élément de taille dans le système de transport nord-américain. La Voie maritime offre non seulement un moyen efficace et sécuritaire de transporter rapidement, a l'intérieur et à l'exterieur du continent des marchandises canadiennes, américaines et étrangères (en juin 1983 on a enregistré la milliardième tonne de cargaison à transiter la section Montréal-lac Ontario) mais permet également d'économiser aux canadiens et américains des millions de dollars en frais de transport. Particulièrement dans l'Ouest, les producteurs de céréales ont bénéficié de façon substantielle de la disponibilité d'un mode peu coûteux de transport par eau pour exporter leur produit.

Par contre, ceci ne veut pas dire que la Voie maritime n'a pas essuyé de problèmes et de traverses en cours de route. Pour nombre d'années les difficultés financières ont taré l'image de la voie navigable et assombri sa viabilité economique. On a dû porter une attention constante aux problèmes d'encombrements suite à l'augmentation du trafic et des millions de dollars ont été dépensés pour maîtriser la situation. Récemment et de concert avec plusieurs autres sociétés canadiennes, l'Administration a dû faire face aux conséquences venant de la pire crise économique depuis cinquante ans.

Cependant malgré bien des adversités depuis son refinancement en 1977, la Société a réussi à garder un fond de roulement satisfaisant et elle continue à s'autosuffire sans avoir recours à des crédits parlementaires ou du financement extérieur. De plus, un progrès marqué a été fait en améliorant les installations de la Voie maritime ainsi que d'importants gains en termes d'efficacité et d'économie dans l'exploitation du système.

Finalement, l'Administration croît que la Voie maritime, qui a survécu aux péripéties des vingt-cinq dernières années, entre maintenant dans une nouvelle phase de son évolution puisqu'elle possède les politiques et les plans appropriés pour relever les défis à venir.

FEB 14 1984

Canada Post Canada
Book Tarif
Rate des livres
K1A0S9
OTTAWA

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 5

Tuesday, February 21, 1984

Chairman: Maurice A. Dionne

Available from the Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Transport

RESPECTING:

Capital Budget of the Northern Transportation Company Limited for the financial year ending December 31, 1983

Annual Report of the Northern Transportation Company Limited for 1982

WITNESSES:

(See back cover)

Second Session of the
Thirty-second Parliament, 1983-84

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 5

Le mardi 21 février 1984

Président: Maurice A. Dionne

Transports

CONCERNANT:

Budget d'immobilisations de la Société des Transports du Nord Limitée pour l'année financière terminée le 31 décembre 1983

Rapport annuel de la Société des Transports du Nord Limitée pour 1982

TÉMOINS:

(Voir au verso)

En vente: Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Canada Post Postage paid
Postes Canada Port payé
Book rate
Tarif des livres
K1A 0S9
OTTAWA

If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnements et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESS—TÉMOIN

From the St. Lawrence Seaway Authority:
Mr. W.A. O'Neil, President.

De l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent:
M. W.A. O'Neil, président.

Available from the Canadian Government Publishing Centre, Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

En vente: Centre d'édition du gouvernement du Canada, Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 5

Tuesday, February 21, 1984

Chairman: Maurice A. Dionne

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule nº 5

Le mardi 21 février 1984

Président: Maurice A. Dionne

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Transport

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transports

RESPECTING:

Capital Budget of the Northern Transportation Company Limited for the financial year ending December 31, 1983

Annual Report of the Northern Transportation Company Limited for 1982

CONCERNANT:

Budget d'immobilisations de la Société des Transports du Nord Limitée pour l'année financière terminée le 31 décembre 1983

Rapport annuel de la Société des Transports du Nord Limitée pour 1982

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

Second Session of the
Thirty-second Parliament, 1983-84

Deuxième session de la
trente-deuxième législature, 1983-1984

36146—1

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Maurice A. Dionne

Vice-Chairman: Robert Bockstael

MEMBERS/MEMBRES

Les Benjamin
Pierre Deniger
Jesse Flis
Hon. Don Mazankowski
Marcel Ostiguy
Stan Schellenberger
Jack Shields
Charles Turner

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Maurice A. Dionne

Vice-président: Robert Bockstael

ALTERNATES/SUBSTITUTS

Vic Althouse
John Campbell (*LaSalle*)
Léopold Corriveau
Len Gustafson
Maurice Harquail
Gérald Laniel
Bill McKnight
Paul McRae
Douglas Neil
Keith Penner

(Quorum 6)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 69(4)(*b*)

On Friday, February 17, 1984:
Mr. Benjamin replaced Mr. Althouse;
Mr. Althouse replaced Mr. Hovdebo.

On Monday, February 20, 1984:
Mr. Schellenberger replaced Mr. Forrestall;
Mr. Neil replaced Mr. Ellis.

On Tuesday, February 21, 1984:
Mr. Shields replaced Mr. Nowlan.

Conformément à l'article 69(4)*b*) du Règlement

Le vendredi 17 février 1984:
M. Benjamin remplace M. Althouse;
M. Althouse remplace M. Hovdebo.

Le lundi 20 février 1984:
M. Schellenberger remplace M. Forrestall;
M. Neil remplace M. Ellis.

Le mardi 21 février 1984:
M. Shields remplace M. Nowlan.

Published under authority of the Speaker of the
House of Commons by the Queen's Printer for Canada

Available from the Canadian Government Publishing Centre, Supply and
Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre
des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

En vente: Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

ORDER OF REFERENCE

Pursuant to Standing Order 46(4) the following reports were deemed referred to the Committee:

Tuesday, March 15, 1983:

Capital Budget of the Northern Transportation Company Limited for the financial year ending December 31, 1983, pursuant to subsection 70(2) of the Financial Administration Act, chapter F-10, R.S.C., 1970.—Sessional Paper No. 321-1/202D.

Friday, April 29, 1983:

Report of the Northern Transportation Company Limited, together with the Auditor's Report, for the year 1982, pursuant to subsection 75(3) of the Financial Administration Act, chapter F-10, R.S.C., 1970.—Sessional Paper No. 321-1/201C.

ORDRE DE RENVOI

Conformément aux dispositions de l'article 46(4) du Règlement, les rapports suivants étaient réputés déférés au Comité:

Le mardi 15 mars 1983:

Budget d'immobilisations de la Société des Transports du Nord Limitée, pour l'année financière se terminant le 31 décembre 1983, conformément à l'article 70(2) de la Loi sur l'administration financière, chapitre F-10, S.R.C., 1970.—Document parlementaire nº 321-1/202D.

Le vendredi 29 avril 1983:

Rapport de la Société des Transports du Nord Limitée, ainsi que le rapport des vérificateurs y afférent, pour l'année 1982, conformément à l'article 75(3) de la Loi sur l'administration financière, chapitre F-10, S.R.C., 1970.—Document parlementaire nº 321-1/201C.

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, FEBRUARY 21, 1984
(7)

[*Text*]

The Standing Committee on Transport met at 9:44 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne (*Northumberland—Miramichi*), presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Bockstael, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Flis, Mazankowski, Schellenberger, Shields and Turner.

Alternates present: Messrs. Gustafson, McKnight and McRae.

Other Member present: Mr. Forestall.

Witnesses: *From the Northern Transportation Company Limited*: Mr. L.R. Montpetit, President and Chief Executive Officer and Mr. S.D. Cameron, Chairman of the Board.

Pursuant to Standing Order 46(4) contained in the House of Commons permanent and provisional Standing Orders, December 22, 1982, the Committee commenced consideration of the following reports:-

1. Capital Budget of the Northern Transportation Company Limited for the financial year ending December 31, 1983.
2. Annual Report of the Northern Transportation Company Limited for 1982.

The witnesses answered questions.

At 12:05 o'clock p.m., the Committee adjourned until 9:30 o'clock a.m., Thursday, February 23, 1984.

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 21 FÉVRIER 1984
(7)

[*Traduction*]

Le Comité permanent des transports se réunit, ce jour à 9 h 44, sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) (*président*).

Membres du Comité présents: MM. Benjamin, Bockstael, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Flis, Mazankowski, Schellenberger, Shields et Turner.

Substituts présents: MM. Gustafson, McKnight et McRae.

Autre député présent: M. Forrestall.

Témoins: *De la Société des Transports du Nord Limitée*: M. L.-R. Montpetit, président et chef de la direction, et M. S.D. Cameron, président du Conseil.

Conformément aux dispositions de l'article 46(4) du Règlement de la Chambre des communes, ainsi que des règlements permanents et provisoires du 22 décembre 1982, le Comité procède à l'étude des documents suivants:

1. Budget d'immobilisations de la Société des Transports du Nord Limitée portant sur l'année financière qui s'est terminée le 31 décembre 1983.
2. Rapport annuel de la Société des Transports du Nord Limitée portant sur 1982.

Les témoins répondent aux questions.

A 12 h 05, le Comité interrompt les travaux jusqu'au jeudi 23 février 1984, à 9 h 30.

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(*Recorded by Electronic Apparatus*)

[*Texte*]

Tuesday, February 21, 1984

• 0935

The Chairman: Order, please! Good morning.

In accordance with our permanent Order of Reference contained in Standing Order 46(4), House of Commons Permanent and Provisional Standing Orders, we shall consider the following reports: The Capital Budget of the Northern Transportation Company Limited for the financial year ending December 31, 1983; and the Annual Report of the Northern Transportation Company Limited for 1982.

It is my pleasure this morning to welcome to the committee Mr. L.R. Montpetit, President and Chief Executive Officer of the Northern Transportation Company Limited and accompanying him is Mr. S.D. Cameron, Chairman of the Board.

I welcome both of you to the committee, gentlemen. I wonder if you have an opening statement to make or if you just want to go into questioning immediately? Mr. Montpetit.

• 0940

Mr. L. R. Montpetit (President and Chief Executive Officer, Northern Transportation Company Limited): No. We would like to go to the question period, Mr. Chairman.

The Chairman: Okay. Well, we will proceed to the questioning immediately, starting with Mr. Schellenberger.

Mr. Schellenberger: Thank you, Mr. Chairman. I welcome to the committee Mr. Montpetit and Mr. Cameron. I have just recently been doing some work regarding your company and I found it very interesting. You offer an excellent service to the people along the Mackenzie Valley, along the Hudson Bay area and at one time into the Lake Athabasca Region. That service is very valued; It is the only one, I believe, along those areas at one time. I know the citizens who receive the service find it important, and that you have many good employees.

However, there are a few things that are of concern as I read the report. I have done some investigation into the operations of the company, and we would like to ask some questions today regarding those.

The first area of concern was brought to my attention when I looked at the Annual Reports of NTCL and some of the competing companies that you are competing with in that area. I was surprised to find that when I looked at a list of employees and a list of directors that in fact some of the directors or shareholders of one of your competing companies—Arctic Offshore—were in fact the employees of your company. That gave me some concern because, operating a private company myself, I would be very concerned if some of my employees were in fact directors or shareholders in a competing company.

I have raised this in the House, Mr. Chairman, and I think it would be only fair that the Chief Executive Officer of the company reply to this question, because the minister was

TÉMOIGNAGES

(*Enregistrement électronique*)

[*Traduction*]

Le mardi 21 février 1984

Le président: À l'ordre s'il vous plaît.

Conformément à notre ordre de renvoi permanent prévu au Règlement 46(4) de la Chambre des communes, nous allons examiner ce matin le budget d'immobilisation de la Société des transports du Nord limitée pour l'année financière terminée le 31 décembre 1983 ainsi que le rapport annuel de la Société des transports du Nord limitée pour 1982.

J'ai le plaisir de saluer M. L.R. Montpetit président directeur général de la Société des transports du Nord limitée, ainsi que M. S.D. Cameron président du Conseil d'administration.

Voulez-vous faire une déclaration liminaire ou pouvons-nous passer immédiatement aux questions?

M. L.R. Montpetit (président directeur général, Société des transports du Nord Limitée): Nous pouvons passer immédiatement aux questions, monsieur le président.

Le président: Parfait. Dans ce cas vous pouvez commencer, monsieur Schellenberger.

M. Schellenberger: Merci monsieur le président. Je voudrais saluer moi aussi M. Montpetit et M. Cameron. Je viens justement d'apprendre des choses fort intéressantes au sujet de votre société. Vous avez fort bien desservi les riverains de la Vallée du MacKenzie et de la Baie d'Hudson et, jadis aussi, ceux du lac Athabasca. Vous êtes d'ailleurs les seuls à assurer ce service dans la région, ce qui le rend d'autant plus apprécié.

Toutefois la lecture de votre rapport soulève un certain nombre de problèmes au sujet desquels je voudrais vous poser des questions.

J'ai en effet constaté à la lecture des rapports annuels de la STNL qu'un certain nombre d'administrateurs et d'employés d'un de vos concurrents, en l'occurence la société *Arctic Offshore*, étaient également à l'emploi de votre société. Je dirige moi-même une entreprise et je peux vous assurer que je ne tolèrerais pas que les personnes travaillant pour moi soient en même temps administrateurs ou actionnaires d'une société concurrente.

J'ai déjà posé une question à ce sujet à la Chambre et je demanderais maintenant à M. Montpetit d'y répondre car le ministre n'avait pas pu le faire. Mais je voudrais tout d'abord,

[*Text*]

unable to. Before I do that, I would just like to read a couple of sections from various codes that we operate under at this time.

One of those is the Canada Business Corporations Act and if we look at Section 117, it says:

> . . . every director and officer of a corporation in exercising his powers in discharging his duties shall:
>
> (*a*) act honestly and in good faith with a view to the best interests of the corporation; and
>
> (*b*) exercise the care, diligence and skill that a reasonably prudent person would exercise in comparable circumstances.

If we look at the Public Service of Canada Conflict of Interest Guidelines, we find that it states:

> no conflict should exist or appear to exist . . .

—and I think those are important words . . .

> —between the private interests of the public servants and their official duties. Upon appointment to office, public servants are expected to arrange their private affairs in a manner that will prevent conflict of interest arising.

It also states:

> Public servants should exercise care in the management of their private affairs so as not to benefit, or appear to benefit, from the use of information acquired during the course of their official duties, which information is not generally available to the public.

The Auditor General states:

> . . . all employees are required . . .

—and this is all employees . . .

> —to sign a statement that neither they nor their immediate family has any interest that could jeopardize or call into question their judgment or objectivity.

He also states:

> It is by no means sufficient for a person in a position of responsibility in the public service to act within the law—act in a manner so scrupulous that it will bear the closest public scrutiny. In order that honesty and impartiality may be beyond a doubt, public servants should not place themselves in a position where they are under obligation to any person.

I want to ask whether the company, Northern Transportation Company Limited, has such conflict of interest guidelines in place and whether in fact they have been practised?

The Chairman: Mr. Montpetit.

• 0945

Mr. Montpetit: Thank you, Mr. Chairman. First I would like to say that in 1976 the company implemented a conflict-of-interest policy which was based on the guidelines to be observed by public servants. So we are in full agreement with the statements that you have made. We also operate under the CBC aegis, so consequently I think we are in full agreement with what has been said so far.

[*Translation*]

si vous le permettez, citer quelques articles régissant le fonctionnement des entreprises.

Je vais commencer par l'article 117 de la loi sur les Corporations commerciales canadiennes, libellé comme suit:

> Dans l'exercice de ses pouvoirs et l'accomplissement de ses fonctions tout administrateur et dirigeant d'une corporation doit:
>
> *a*) agir avec intégrité et de bonne foi au mieux des intérêts de la corporation; et
>
> *b*) apporter à ses fonctions les soins, la diligence et la compétence dont une personne raisonnablement avisée ferait preuve dans des circonstances analogues.

Les directives sur les conflits d'intérêt de la fonction publique du Canada stipulent:

> Il ne devrait pas y avoir conflit d'intérêt ni même apparence de conflit d'intérêt

Et voilà les mots importants

> entre les intérêts privés des fonctionnaires et leurs obligations officielles. Lorsqu'ils assument leur poste, les fonctionnaires doivent arranger leurs affaires privées de façon à empêcher toute possibilité de conflit d'intérêt.

et ce texte poursuit:

> les fonctionnaires doivent gérer leurs affaires privées de façon à ne pas profiter ni donner l'impression qu'ils profitent des renseignements qu'ils auraient obtenus de par leur fonction officielle, renseignements auxquels le grand public n'a généralement pas accès.

Et le vérificateur général dit ceci:

> tous les employés sont tenus . . .

et il dit bien «tous les employés»

> de signer une déclaration comme quoi ni eux ni leurs proches parents n'ont des intérêts susceptibles de mettre en cause leur jugement ou leur objectivité.

Et de poursuivre:

> Il ne suffit pas que les personnes ayant des responsabilités au sein de la Fonction publique agissent conformément à la loi, et que ces agissements restent inattaquables, même après enquête méticuleuse: afin que l'honnêteté et l'impartialité du fonctionnaire puissent être établies au delà de tout soupçon, les fonctionnaires devraient s'abstenir de faire quoi que ce soit qui puisse les rendre redevables envers quiconque.

Je voudrais savoir si la Société des transports du Nord limitée a des directives sur les conflits d'intérêt de ce genre et les fait respecter.

Le président: M. Montpetit.

M. Montpetit: Merci, monsieur le président. En 1976, la compagnie a adopté une politique en matière de conflits d'intérêts calquée sur le modèle de celle qui régit les fonctionnaires. Nous sommes donc parfaitement d'accord avec vous. Comme nous relevons en outre de la CDC, je suis entièrement d'accord avec ce que vous venez de dire concernant les conflits d'intérêts.

[*Texte*]

However, this question, which you have also raised in the House, has an historical background, if I may dwell a little bit on it. In fairness to the people involved at this particular time, I think it should be said that at the time we put the conflict-of-interest policy guidelines into place, three of our employees contacted us to tell us they had shares in a company called Arctic Cruise Lines Limited. That particular company had been formed, as a matter of fact, at Hay River proper and had solicited funds from all the local people. These employees were local people at the time and they did put in some money, which I understand was a nominal amount. We told them when they made that declaration that there was no conflict of interest, and consequently there was no point in abiding by the declaration. So it remained that way.

The policy, as you probably know, states that it is up to the employee to bring any change in status, if you wish, of the employee. Subsequent to the policy coming into force, Arctic Cruise Lines Limited got involved in offshore business and eventually changed their name to Arctic Offshore Limited. These same employees did not contact us to rediscuss their status, although I must admit in frankness to the committee that I was aware of the change in name and that some of the employees had shares in that company. From a management standpoint, I did not think there was a conflict of interest; consequently, I did not deem it necessary to take action. In retrospect and since the question has been raised now, I have to agree that the policy also states that it might appear to have been a conflict of interest.

I think for the other members of the committee, it should be pointed out here that Arctic Cruise Line Limited does not compete with us in the transportation system. What they do is offshore business. In the last three years, through a subsidiary of Northern Transportation Company Limited called Nortran Offshore Limited, we also tried to get certain very specialized business in the offshore industry. It might appear to some of the public that there would be a conflict of interest. In fact, I do not think there is, but this is a matter of opinion at this particular time.

Therefore, when the question was raised in the House and we restudied the situation, we consulted our legal people, and upon their recommendation advised the four employees that they should divest themselves of the shares they have, even if they are not in quantities which are significant. Nevertheless, they should divest themselves of the shares and we would give them six months to do so. That is the present status of the situation concerning that conflict of interest.

The Chairman: Mr. Schellenberger.

Mr. Schellenberger: Mr. Chairman, when Arctic Cruise Lines Limited was formed, I agree that at that time it being a passenger service, the management was probably correct in saying that there was no conflict. But Arctic Offshore Limited has been now in place, I believe, for six or seven years, from 1977 or 1978, and that is a long time for a conflict of interest to carry on, even if it is up to the employees to report. I would expect management to be more diligent on taking note of that conflict. What is the official title of Harry Amos?

[*Traduction*]

Toutefois la question que vous avez soulevée à la Chambre devrait être replacée dans son contexte. Au moment où les directives régissant les conflits d'intérêts ont été mises en oeuvre, trois de nos employés nous ont fait savoir qu'ils détenaient un certain nombre d'actions de la société *Arctic Cruise Lines Ltd.* Cette société fondée à Hay River avait offert des actions à tous les habitants de la région, et parmi ceux-ci il y avait nos employés, qui ont d'ailleurs dépensé très peu pour l'acquisition de ces actions. Je leur avais fait savoir à l'époque qu'il n'y avait pas de conflit d'intérêt et l'affaire en était restée là.

C'est aux employés à signaler toute modification de leur situation susceptible de créer un conflit d'intérêt. Après l'introduction de nos directives régissant les conflits d'intérêt, la société *Arctic Cruise Lines Ltd.* a changé de raison sociale pour devenir la *Arctic Offshore Ltd.*. Les employés en question ne nous ont pas signalé ce changement, bien que je susse à l'époque qu'ils détenaient des actions de cette entreprise. Mais comme je restais persuadé qu'il n'y avait pas conflit d'intérêt, aucune mesure n'avait été prise. Je dois admettre aujourd'hui que ces directives précisent qu'il ne doit pas y avoir non plus apparence de conflit d'intérêt, ce qui semble être le cas.

Je tiens à vous faire remarquer que la société *Arctic Cruise Lines Ltd.*, qui fait affaire à l'étranger, n'est pas notre concurrente dans le domaine des transports. Cependant, depuis 3 ans, nous essayons de travailler pour l'étranger par l'entremise de notre filiale la *Nortran Offshore Limited*. Les gens pourraient ainsi s'imaginer qu'il y a effectivement conflit d'intérêt, ce que je ne crois pas, mais c'est peut-être une question d'opinion.

Lorsque la question fut posée à la Chambre, nous avons consulté notre conseiller juridique et c'est sur son avis que nous avons donné 6 mois à ces quatre employés pour se débarasser de ces actions, même si elles ne représentaient pas grand chose. Voilà où en est l'affaire.

Le président: Monsieur Schellenberger.

M. Schellenberger: La société *Arctic Cruise Lines Ltd.* s'occupant uniquement du transport de voyageurs au moment de sa fondation, la direction de la STNL avait sans doute raison d'estimer qu'il n'y avait pas conflit d'intérêt. Mais la société *Arctic Offshore Limited* ayant été fondée en 1977 ou 1978, c'est-à-dire il y a 6 ou 7 ans, ce conflit d'intérêts n'a que trop duré, et même si il aurait dû être signalé par les employés intéressés, la direction aurait dû faire preuve de plus de diligence. Quelles sont les fonctions de Harry Amos?

[*Text*]

• 0950

Mr. Montpetit: Harry Amos is manager of sales and traffic.

Mr. Schellenberger: If he is manager of sales, would it not then be the case that his duties and responsibilities would be, in fact, to line up contracts for NTCL? Would he not be travelling the country or other countries as far as getting sales is concerned?

I just might add to this that, at the time the conflict appeared, NTCL was doing very well, and Arctic Offshore Limited was just beginning. Since that time, Arctic Offshore Limited has increased in size substantially; in fact, in the last two years the size has increased by 168%, whereas NTCL volume of traffic has decreased at the same time by about 30%.

The shareholders I am noting—and I will note four of those . . . in fact, held 34% of Arctic Offshore Limited—or Arctic Cruise Lines Limited when it was formed, I should say—and now that it has changed its name to Arctic Offshore Limited, hold 15% of the shares.

So I would not say that is an insignificant amount of the company, and as those shares have increased, in fact, the pecuniary assets of those people have increased substantially. Especially when one of the persons is involved in sales for your company, I would say that is a most blatant conflict of interest and one I would have thought you would be most concerned about, and not just in the last few months. As the chief executive officer, I would have thought you would have been concerned that your company was not doing as much business as it has in certain areas, justifiably in the Athabasca. That would mean you would be looking for other business where business was to be found, and that was in the offshore.

I am saying you ought to have been more concerned about that conflict than you appear to be.

The Chairman: Mr. Montpetit.

Mr. Montpetit: Mr. Chairman, I think some of the statements being made here are a bit unfair.

To start with, Arctic Offshore Limited has not been in business for six years. My facts tell me they changed their name in 1981, so that is not six years. Second, reference is made to the Athabasca. If the member wishes to discuss the situation of the Athabasca, I will more than gladly do so, but maybe it should be passed up at this particular time.

To try to compare the business of NTCL with Arctic Offshore Limited is absolutely ludicrous. There is no relationship whatsoever between the business of the Northern Transportation Company Limited and Arctic Offshore Limited, absolutely none. We do not try to sell contracts in competition with Arctic Offshore Limited; we never did and never will, because we are not in the offshore business per se.

We have two specialized vessels. One is a geotechnical vessel, and we seek contracts for that vessel. I can tell you Arctic Offshore Limited has no geotechnical vessel. We have a small, all-purpose vessel which we have tried to charter and at which we have not been successful, but that is the extent of our

[*Translation*]

M. Montpetit: Harry Amos est notre directeur des ventes et du dispatchage.

M. Schellenberger: En tant que directeur des ventes, c'est lui qui doit chercher des affaires pour la STNL ce pourquoi il serait amené à voyager aussi bien au Canada qu'à l'étranger, n'est-ce pas?

Je tiens également à vous signaler qu'à l'époque où ce conflit d'intérêt est apparu, la STNL faisait d'excellentes affaires alors que la *Arctif Offshore Limited* venait tout juste de commencer. Mais depuis lors, l'*Arctic Offshore Limited* a fait de grands progrès et, depuis deux ans, son volume s'est accru de 168 p. 100 alors que celui de la STNL baissait de 30 p. 100.

Les quatre personnes en question détenaient 34 p. 100 des parts de l'*Arctic Cruise Lines Limited* et elles détiennent actuellement 15 p. 100 des actions de l'*Arctic Offshore Limited*.

C'est un paquet d'actions tout à fait respectable et la valeur de ces actions ayant augmenté très sensiblement, leurs détenteurs se sont fort enrichis. Comme une de ces personnes occupe le poste de directeur des ventes dans votre entreprise, cela constitue à mon avis un conflit d'intérêt flagrant qui aurait dû vous préoccuper depuis longtemps déjà et non pas ces derniers mois seulement. Le chiffre d'affaires de votre société ayant baissé très sensiblement dans la région de l'Athabasca, vous auriez été amené tout naturellement, puisque vous êtes l'administrateur délégué à chercher des contrats à l'étranger.

Cette question de conflit d'intérêt aurait donc dû vous inquiéter bien davantage.

Le président: Monsieur Montpetit.

M. Montpetit: Ce que vous dites n'est pas entièrement juste.

Tout d'abord, l'*Arctic Offshore Limited* existe non pas depuis six ans mais depuis 1981, date à laquelle elle a changé de raison sociale. Vous avez évoqué la situation de l'Athabasca. Nous pourrions bien entendu en discuter mais je ne pense pas que le moment soit bien choisi.

Il est ridicule de comparer les activités de la STNL avec celles de l'*Arctic Offshore Limited*, les deux étant tout à fait distinctes. L'*Arctic Offshore Limited* n'a jamais été et ne sera jamais notre concurrente car nous ne travaillons pas dans le même domaine.

Nous avons deux bateaux spécialisés dont l'un est équipé pour des travaux géotechniques alors que l'*Arctic Offshore* ne possède pas de bateaux de ce genre. Nous avons également un petit bâtiment polyvalent que nous avons cherché à noliser sans

[*Texte*]

business. So to compare figures, whether it is by sales, by contracts or whatever you want, it is not comparable.

Now, I do not know what else I can say about this, but I will go back and say to you that the responsibility for declaring his position is on the employee. The employee did not bring to us the . . . I am not shirking my responsibility; as I told you before, I am aware the shares existed. But I and the rest of the management consider that we do not have a conflict of interest. Maybe that is subjective and maybe that is an opinion, but I am giving it to you for what it is worth.

The Chairman: Mr. Schellenberger.

Mr. Schellenberger: Mr. Chairman, it would seem odd to me, if those employees declared their shares back when Arctic Cruise Lines Limited was formed, that the chairman of the board would not have kept that record, so that when the name change came about in 1979—and I have checked the records; it was not in 1981—in fact, you would have been concerned about that since this company then intended to get into the offshore market. I would not just take the word of Mr. Montpetit, because he gives me that word that he is not in the offshore. I checked with his employees, and they said that to me. So I checked with Arctic Transportation Limited, a company that is in competition with you, and I asked whether Arctic Offshore Limited was in fact a competitor of both them and of NTCL. Mr. Hutton assured me that in fact that was the case. So I question whether when you have spent approximately, I believe, $11 million on two boats that are working in the offshore area, and other numbers of hundreds of thousands of dollars for a new boat to work in the offshore area, that in fact you would be concerned about this conflict. These people are out there working and have complete knowledge of what your intentions are, what your bidding capacity is, and as a Crown corporation it ought to be a part of that corporation's business to make as much profit as possible for the Canadian people.

• 0955

Mr. Montpetit: Well, let me assure you that our motivation and our attitude in business is exactly that, to try to make as much money as we can. However, our flexibility as a Crown company is not the same as the rest of the people. But getting back to the main question which you raise, regardless of what Arctic Transportation Limited, which is a third company—for the members that are here—told you, I am telling you that the statement they made is not correct. So if you want to bring Michael Bell here, I am willing to discuss the matter with him. Hutton I do not happen to know, so I do not know who he is.

The Chairman: You may have done it and I may have missed it, but if you did not, would you please identify who Mr. Hutton is?

Mr. Schellenberger: I believe he is the Chairman of the Board or the owner of ATL, that is, Arctic Transportation Limited.

Mr. Montpetit: That is not correct, I am sorry, sir.

[*Traduction*]

succès jusqu'à présent. Donc, on ne saurait comparer ni notre chiffre d'affaires, ni nos ventes.

Je tiens par ailleurs à répéter qu'il incombe aux employés de signaler toute possibilité de conflit d'intérêt, ce que nos employés n'ont pas fait en l'occurrence. Je ne cherche nullement à tirer mon épingle du jeu: j'étais effectivement au courant de ces actions. Mais aucun membre de la direction, moi compris, ne considérait cela comme un conflit d'intérêt. Vous me direz que c'est une question d'opinion.

Le président: Monsieur Schellenberger.

M. Schellenberger: Vos employés vous ayant signalé qu'ils avaient acheté des actions au moment de la constitution de l'*Arctic Cruise Lines Limited*, dont la raison sociale a d'ailleurs changé, en 1979 et non pas en 1981, vous auriez dû faire quelque chose, sachant que l'*Arctic Cruise Lines* entendait se lancer sur le marché étranger. M. Montpetit nous a assuré que la STNL ne travaillait pas à l'étranger, mais j'ai quand même fait certaines vérifications auprès des employés. J'ai demandé à l'*Arctic Transportation Limited*, un de vos concurrents, si l'*Arctic Offshore Limited* lui faisait concurrence ainsi qu'à vous. M. Hutton m'a assuré que oui. Étant donné que vous avez déjà dépensé 11 millions de dollars pour l'équipement de deux bâtiments qui seront utilisés à l'étranger et des centaines de milliers de dollars pour l'acquisition d'un nouveau bateau qui servira également à l'étranger, je ne comprends pas comment vous puissiez dire qu'il n'y a pas conflit d'intérêt. Ces gens sont en effet au courant de chacune de vos intentions et connaissent vos soumissions alors qu'en tant que Société de la Couronne, vous êtes censé maximiser vos bénéfices.

M. Montpetit: Je puis vous assurer que c'est justement ce que nous cherchons à faire. Mais en tant que Société de la Couronne, nous n'avons pas autant de latitude que l'entreprise privée. Mais pour en revenir à notre problème, la déclaration du représentant de l'*Arctic Transportation Limited* n'est pas exacte. Nous pourrions faire venir Michael Bell et en discuter avec lui. Quant à M. Hutton je ne le connais pas.

Le président: Pourriez-vous nous dire qui est ce M. Hutton, ni vous ne l'avez pas encore fait?

M. Schellenberger: Il est je crois le président du Conseil d'administration ou le propriétaire de l'*Arctic Transportation Limited*.

M. Montpetit: Ce n'est pas exact.

[*Text*]

Mr. Schellenberger: I am sorry, he is the head of the engineering department for Arctic Transportation Limited.

Okay, I accept . . .

Mr. Montpetit: I do not know what his capacity is but I am telling you that his statement is not correct.

Mr. Schellenberger: Okay, I accept that. I want to conclude by asking one more question and then a concluding statement if I may. I would just like to ask who, if you can remember, drew up your conflict of interest guidelines or whether you follow those that are set by the government and, if that is the case, whether you consider that they are adequate at this time.

Mr. Montpetit: We follow pretty well the government's guidelines—that is where we got them from. We modified them slightly, as I remember—and I could not tell you exactly where we modified them—to suit our corporation and we think they are quite adequate. The situation at present to me is not abnormal. You mentioned earlier that it would seem to be the responsibility of our board to keep track of the change in name of companies or shareholders or whatever. I feel this is an impossibility. It is not a function of a board, it is a function of the employee. The employee should declare when his situation changes and there is no other way that we are equipped to do so. There is just no other way.

Mr. Schellenberger: I appreciate that statement. I must say, Mr. Chairman, that if the management of a private company were aware that some of its employees had shares in a competing company, it would be concerned. I am concerned as I question the Chairman of the Board of this company, which is a Crown corporation, and I accept that he is now going to look at this situation and deal with it, because I think it is important that it in fact be dealt with since the shareholders have a significant amount of shares in another company. I accept that that is going to be done and I am glad that in that sense the committee has been able to bring this to the attention of the Chairman of the Board so it will in fact be dealt with.

The Chairman: Mr. Cameron.

Mr. S.D. Cameron (Chairman of the Board, Northern Transportation Company Limited): I would just like to point out that Mr. Montpetit is the President and Chief Executive Officer and I am Chairman of the Board. You seem to be confusing the two of us.

Mr. Schellenberger: I appreciate that.

The Chairman: Mr. Bockstael.

Mr. Bockstael: Mr. Chairman, I wanted to ask the representatives of Northern Transportation Company Limited . . . Together with this 1982 annual report we have their capital forecast for 1983. In that capital forecast—I was wondering if they could help me reconcile—at the bottom of Schedule II, it says: "Working Capital at Beginning of Year, $16,814,000". But the consolidated statement says that the working capital at the end of the year was $16,409,000. So I was wondering where the $405,000 difference emanated from.

[*Translation*]

M. Schellenberger: Pardon, je me trompe. Il dirige le département d'ingénierie de la firme *Arctic Transportation Limited*.

D'accord . . .

M. Montpetit: Quels que soient ses titres, ce qu'il vous a dit est faux.

M. Schellenberger: D'accord, je le condède. Je voudrais vous poser une dernière question avant de conclure. Pourriez-vous nous dire qui a rédigé vos directives en matière de conflits d'intérêt ou si vous avez simplement repris celles de la Fonction publique fédérale; si tel est le cas, ces directives sont-elles, à votre avis, suffisantes actuellement?

M. Montpetit: Nous avons repris avec de légères modifications, dont je ne me souviens plus, les directives de la Fonction publique et nous estimons qu'elles sont suffisamment strictes. Il ne me semble y avoir aucune anomalie. Vous disiez qu'il appartenait au Conseil d'administration de vérifier tout changement de raison sociale d'une entreprise ainsi que le nombre d'actions détenues par ses employés, mais ce serait tout à fait impossible: c'est aux employés à nous signaler tout changement, dans leur situation, susceptible de créer un conflit d'intérêt. Nous ne saurions agir autrement.

M. Schellenberger: C'est possible, mais il est certain que la direction d'une entreprise privée s'inquiéterait si elle apprenait qu'un de ses employés détenait des actions d'une entreprise concurrente. Mais je considère l'affaire réglée puisque M. Montpetit, qui est après tout le président directeur général d'une société de la Couronne, nous a assuré qu'il s'occuperait de cette affaire qui n'est guère négligeable, ses employés détenant un paquet d'actions important dans une entreprise concurrente. C'est une bonne chose que le Comité ait signalé ce problème ce qui va pousser le président du conseil d'administration à s'en occuper.

Le président: Monsieur Cameron.

M. S.D. Cameron (président du Conseil d'administration, Société des transports du Nord limitée): Je tenais à vous signaler que M. Montpetit est président et directeur général tandis que moi je suis président du Conseil d'administration. Vous semblez confondre nos attributions.

M. Schellenberger: Excusez-moi.

Le président: Monsieur Bockstael.

M. Bockstael: On nous a remis le rapport annuel de la Société des transports du Nord limitée pour l'année 1982 ainsi que son budget d'immobilisations pour 1983, et je voudrais savoir . . . Le budget d'immobilisation fait état, au bas de l'annexe II, de $16,814,000 au titre du fonds de roulement au début de l'année. Or d'après les états consolidés, le fonds de roulement en fin d'année s'élèverait à $16,409,000. D'où vient cette différence de $405,000?

[*Texte*]

• 1000

If you take page 12 of the Consolidated Statement of Financial Position, the working capital at the end of the year is $16.409 million. Then if we take this forecast statement, it says the working capital at the beginning of the year is $16.814 million. So there is a difference of $405,000, and I wondered if you might point out where it came from.

Mr. Montpetit: I will be glad to provide you with the answer. At the moment, I am looking for it.

Mr. Bockstael: Okay. I do not know if I am infringing on . . . We are dealing with the statement for 1982 but we also have the forecasts for 1983. Is it . . .

The Chairman: Not with respect to a legitimate line of questioning, Mr. Bockstael.

Mr. Bockstael: All right, then. In your long term debt it says that notes payable to Canada are $3.194 million. At this point, were you able to honour that note?

Mr. Montpetit: Oh yes.

Mr. Bockstael: I presume, like other Crown corporations, we will be receiving your statement for 1983 in the not too distant future. But can you at this time indicate to us whether the forecast was quite accurate or off? Were you able to stick pretty closely to what the forecast gave?

Mr. Montpetit: The forecast in terms of revenue is down, the main reason being that our volume of business in tonnage has gone down in recent times, and this is principally due to the oil companies actually getting in to the transportation business themselves. They are now bringing material and fuel from the West coast of Canada through Barrow Point, which is in direct competition with the Mackenzie. The other reason it has gone down is the fact that, in the year you are referring to, we suffered a considerable set-back in the Athabasca since the closure of the mine at Eldorado. As a matter of fact, we have pulled out of the Athabasca this past year. So there is a fair amount of decrease in revenues.

The other reason why the performance might be down is the investment portfolio suffered a drastic decrease because of the reduction in interest rates. So all of this combined together brings down the projections.

Mr. Bockstael: On the acquisition of equipment and leasing, the 1983 forecast said:

> Includes an amount of $3,080,000 in 1983 for Containers and Tanks of which the purchase will be contingent upon obtaining a lease agreement with the users.

Mr. Montpetit: That is right.

Mr. Bockstael: Have you acquired all of that kind of equipment?

Mr. Montpetit: No, we did not because we did not obtain a agreement. So we did not expend that amount of money.

Mr. Bockstael: Are you hopeful of a pick-up or an increase of business in the 1984 year? In other words, is the forecast favourable for the coming year?

[*Traduction*]

D'après la page 12 des états financiers consolidés, le fonds de roulement en fin d'année s'élèverait à $16,409,000. Or d'après les prévisions, le fonds de roulement en début d'année s'élèverait à $16,814,000, soit une différence de $405,000 que je vous demanderais de bien vouloir m'expliquer.

M. Montpetit: Un instant s'il vous plaît, que je m'y retrouve.

M. Bockstael: Il s'agit des états financiers pour 1982 ainsi que des prévisions de dépenses pour 1983, est-ce que ma question est légitime?

Le président: Oui, vous pouvez y aller, monsieur Bockstael.

M. Bockstael: Un billet à long terme de $3.194 millions à l'ordre du Canada figure sous la rubrique de vos dettes à long terme. Avez-vous pu honorer cette reconnaissance de dette?

M. Montpetit: Certainement.

M. Bockstael: Comme pour les autres sociétés de la Couronne, nous recevrons sans doute prochainement vos états financiers pour 1983. Savez-vous d'ores et déjà dans quelle mesure vos prévisions étaient justifiées?

M. Montpetit: Nos recettes sont inférieures aux prévisions à cause de la baisse du tonnage intervenue récemment, les sociétés pétrolières se chargeant désormais elles-mêmes du transport. Elles font en effet venir le matériel et le combustible en provenance de la ote ouest via Barrow Point, ce qui concurrence la route du Mackenzie. En outre notre chiffre d'affaire s'est fort ressenti cette année-là de la fermeture de la mine d'Eldorado dans l'Athabasca. Depuis un an, nous ne faisons plus rien dans l'Athabasca. Nos recettes ont donc enregistré une baisse très sensible.

De plus notre portefeuille a beaucoup diminué de valeur en raison de la baisse des taux d'intérêts, ce qui ensemble a entrainé une baisse par rapport aux prévisions.

M. Bockstael: Au chapitre des acquisitions et des locations, les prévisions pour 1983 prévoyaient:

> . . . $3,080,000 en 1983 pour des conteneurs et des réservoirs dont l'acquisition dépendra de la signature d'un contrat de location avec les usagers.

M. Montpetit: C'est exact.

M. Bockstael: Avez-vous effectivement acheté cet équipement?

M. Montpetit: Non parce que le contrat de location n'a pas été conclu. Cet argent n'a donc pas été dépensé.

M. Bockstael: Prévoyez-vous une reprise des affaires, un pronostic favorable, pour 1984?

[*Text*]

Mr. Montpetit: We are predicting, if you wish, in so far as the coming year is concerned, a stand-off, subject to probably a slight increase as we go along. A lot depends on the oil industry and the exploration game, which is being played in the Beaufort Sea. That accounts for a fair amount of our revenues, and naturally, whatever happens there is going to have an influence. But generally speaking, conservatively speaking, we are looking at probably a 5% increase for the following two years; that is after 1984.

• 1005

Mr. Bockstael: I see. This morning on the news I heard the announcement that the Japanese were withdrawing from the Dome project in the Beaufort. That does not affect you either way, does it?

Mr. Montpetit: It surely does.

Mr. Bockstael: Oh, it does.

Mr. Montpetit: It surely does.

Mr. Bockstael: Could you tell us in what fashion, sir?

Mr. Montpetit: Well, we are probably the main transporter for Dome or its subsidiary, if you wish, Canmar, and have been ever since they have been in the Beaufort Sea. Consequently, if the Japanese are pulling out, I have no idea, because the news is new to me also . . .

Mr. Bockstael: Fresh.

Mr. Montpetit: —how this is going to affect their Beaufort Sea program; but whatever action they take in the Beaufort Sea, will reflect on the volume we will carry for them, obviously.

Mr. Bockstael: I see. Okay. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Bockstael. Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, this capital budget for 1983, I would like to ask, waa for a total of $9.1 million. Was all of that spent?

Mr. Montpetit: No, not at all.

Mr. Benjamin: Which items did you not cover?

Mr. Montpetit: If I may, Mr. Chairman, in the marine equipment we had an approved budget of $1 million, and we spent $300,000. The reason for that is that we had a work boat which was valued at $400,000, which was not constructed in 1983, and the amount has been carried forward to 1984.

Mr. Benjamin: But the statement here says, marine equipment, $525,000. Where do you get the $1 million?

Mr. Montpetit: Well, you gave me an approved budget of $9.1. That was made out of marine equipment of $1.0 million; mobile and cargo was $3.9 million; building structures and so forth was $3.4 million; land and site development was

[*Translation*]

M. Montpetit: Notre chiffre d'affaire restera sans doute stationnaire, quitte à augmenter légèrement en cours d'année. Tout dépendra des travaux de prospection, actuellement en veilleuse, dans la mer de Beaufort, et qui auront une grande incidence sur notre chiffre d'affaire et nos recettes. En principe nous restons conservateurs et prévoyons une augmentation de 5 p. cent pour les deux ans qui suivent l'exercice 1984.

M. Bockstael: Je vois. J'ai entendu aux nouvelles de ce matin que les Japonais allaient se retirer du projet de la société Dome dans la mer de Beaufort. Cette décision ne vous touche d'aucune façon, je suppose.

M. Montpetit: Bien au contraire.

M. Bockstael: Ah bon!

M. Montpetit: Certainement.

M. Bockstael: Pourriez-vous nous expliquer de quelle façon, monsieur?

M. Montpetit: Nous sommes probablement le principal transporteur de la Dome et de sa filiale, la Canmar, et nous le sommes depuis qu'elles ont entrepris leurs activités de prospection dans la mer de Beaufort. Par conséquent, si les Japonais se retirent, je n'ai vraiment aucune idée . . . parce que moi aussi je viens tout juste d'apprendre la nouvelle . . .

M. Bockstael: Toute fraîche.

M. Montpetit: . . . de l'incidence que cela va avoir au niveau du programme prévu pour la mer de Beaufort. Cependant, quelle que soit leur décision pour la mer de Beaufort, le volume que nous transportons pour eux va s'en ressentir.

M. Bockstael: Je vois. Très bien, merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Bockstael. Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, le budget d'investissement de la société s'élevait à 9.1 millions de dollars pour l'année 1983. Tout cet argent a-t-il été dépensé?

M. Montpetit: Non, pas du tout.

M. Benjamin: Quels articles n'ont pas été couverts?

M. Montpetit: Si vous me le permettez, monsieur le président, pour l'équipement maritime, nous avions un budget approuvé de 1 million de dollars mais nous n'avons dépensé que 3,000$. La raison en est que nous devions avoir un bâtiment polyvalent évalué à 400,000$, mais celui-ci n'a pas été construit en 1983. La somme a donc été reportée en 1984.

M. Benjamin: Mais le document que vous nous avez fourni donne un total de 525,000$ pour la rubrique équipement maritime. D'où vient ce million de dollars?

M. Montpetit: Vous aviez approuvé un budget de 9.1 million de dollars. Celui-ci prévoyait un million de dollars pour l'équipement maritime, 3.9 million de dollars pour l'équipement de manutention, 3.4 millions de dollars pour le bâtiment,

[*Texte*]

$300,000 and the contingency was $.5 million, for a total of $9.1 million.

Mr. Benjamin: Okay. The figures on this sheet are not quite the same, but they are close anyway.

Mr. Montpetit: We spent $2.9.

Mr. Benjamin: You spent $2.9 million instead of $9 million.

Mr. Montpetit: That is correct.

Mr. Benjamin: You did that all with your own funds?

Mr. Montpetit: Oh, yes. Yes.

Mr. Benjamin: $2.9?

Mr. Montpetit: Yes.

Mr. Benjamin: So you must be planning on a bunch of things to do in 1984?

Mr. Montpetit: Well, referring to a previous question here, for instance, there was $3.1 million involved in this for containers and other equipment, which was relative to a contract that we expected and did not materialize. Consequently, we just did not spend it. This was one item, and we deferred some other plans. We had a shop that we were going to construct in Hay River, which has been deferred to 1986. All in all, we only spent $2.9 million.

Mr. Benjamin: I presume NTCL came under the 6 & 5 guidelines?

Mr. Montpetit: Yes, it did.

Mr. Benjamin: In 1981, your freight tonnage was 347 and in 1982 it was 303, but your revenues per tonne averaged out at $108 a tonne in 1981, $126 in 1982—that is an increase of 17%, on a smaller tonnage. Your revenue per tonne/kilometer increased by 13%. Where does the 6 and 5—is this all in increased freight charges?

Mr. Montpetit: Yes. In 1981 there was a 15% rate increase, which came before the 6 & 5; that is one area.

Mr. Benjamin: There was no increase in freight charges in 1982.

Mr. Montpetit: There was 6 and 5.

Mr. Benjamin: In 1982?

Mr. Montpetit: It was 6% in 1982, and it was 5% in 1983 and 5% in 1984.

Mr. Benjamin: And you had 15% in 1981?

Mr. Montpetit: That is right.

[*Traduction*]

mobilier et agencement, 300,000$ pour le terrain, 0.5 million de dollars dans la rubrique éventualité, pour un total de 9.1 millions de dollars.

M. Benjamin: Très bien. Les chiffres qui sont inscrits sur cette feuille ne sont pas tout à fait les mêmes, mais ils s'en rapprochent.

M.Montpetit: Nous avons dépensé 2.9 millions de dollars.

M. Benjamin: Vous avez dépensé 2.9 millions de dollars au lieu des 9 millions de dollars prévus?

M. Montpetit: C'est exact.

M. Benjamin: Vous avez fait tout cela avec vos propres fonds?

M. Montpetit: Oui.

M. Benjamin: 2.9 millions de dollars?

M. Montpetit: Oui.

M. Benjamin: J'en déduis que vous devez prévoir faire tout un tas de choses en 1984.

M. Montpetit: Eh bien, pour en revenir à une question qui a été posée tout à l'heure, il y avait par exemple 3.1 millions de dollars pour des conteneurs et des réservoirs. Cela se rapportait à un contrat sur lequel nous comptions mais qui n'a pas abouti. Par conséquent, nous n'avons tout simplement pas dépensé cet argent. C'est là un seul exemple, mais nous avons reporté un certain nombre d'autres plans également. Nous comptions par exemple construire un atelier à Hay River, mais ce programme a été reporté jusqu'en 1986. Au bout du compte, nous n'avons dépensé que 2.9 millions de dollars.

M. Benjamin: Je suppose que la Société des transports du Nord Ltée, est assujettie aux principes des 6 et 5 p. 100, n'est-ce-pas?

M. Montpetit: En effet.

M. Benjamin: En 1981, votre tonnage fret était de 347 et il est passé à 303 en 1982, mais vos revenus moyens par tonne étaient de 108$ en 1981 et de 126$ en 1982, soit une augmentation de 17 p. 100, pour un tonnage plus faible donc. Vos revenus par tonne/kilomètre ont augmenté de 13 p. 100. Où interviennent les limites de 6 et 5 . . . Ces augmentations sont-elles imputables à une hausse des frais de transport?

M. Montpetit: Oui. En 1981, nous avons relevé de 15 p. 100 le taux du fret, mais avant l'application du programme des 6 et 5 p. cent. Voilà un élément.

M. Benjamin: Il n'y a pas eu d'augmentation des tarifs du fret en 1982?

M. Montpetit: Il y avait le programme des 6 et 5 p. 100.

M. Benjamin: En 1982.

M. Montpetit: C'était 6 p. 100 en 1982, et 5 p. 100 en 1983 et en 1984.

M. Benjamin: Mais vous aviez eu une augmentation de 15 p. 100 en 1981.

M. Montpetit: C'est exact.

[*Text*]

• 1010

Mr. Benjamin: What is an "extraordinary item"?

Mr. Montpetit: Well, this has to do with income tax and that is deferral of income tax.

Mr. Benjamin: Why do you not say so? What is an "extraordinary item"?

Mr. Cameron: It said so on item 5 in the notes to the Consolidated Financial Statements.

Mr. Benjamin: That is all for income tax?

Mr. Montpetit: Yes.

Mr. Benjamin: And you have deferred them?

Mr. Montpetit: Some of it has been deferred; some of it has been reduced, yes.

Mr. Benjamin: Under "current liabilities" you show: income tax payable—$41,000 in 1982. Why do you not say "income tax owing"?

Mr. Montpetit: Well, the accountants have their way of . . .

Mr. Benjamin: Yes, it is an accountant's "cover your backside" expression.

You said something about no longer operating in the Athabasca?

Mr. Montpetit: No, we are no longer operating in the Athabasca.

Mr. Benjamin: I suppose, with the shutting down of the mine in Uranium City, that part of your business was shut down. Was it?

Mr. Montpetit: Yes. Generally speaking, without the fix on figures here, the mine and the infrastructure around it represented probably around 70% to 75% of the traffic. So once the mine was closed down the traffic simply disappeared.

Mr. Benjamin: Is there anybody else servicing that route?

Mr. Montpetit: As I understand it, this past couple of months there have been three applications to CTC to operate in the Athabasca. A licence has been granted to one; or, I should say that a restricted licence has been granted to two and sort of a general licence has been granted to one. So there are people who are going to operate in the area. However . . .

Mr. Benjamin: Who has been servicing those people since you got out of there?

Mr. Montpetit: —We just finished this past year. Last year we serviced the area.

Mr. Benjamin: So there is somebody else in there now?

Mr. Montpetit: There is somebody who is going to be there next year. There is nobody at the moment.

[*Translation*]

M. Benjamin: Qu'est-ce qu'un «poste extraordinaire»?

M. Montpetit: Eh bien il s'agit ici d'impôt sur le revenu et du report d'impôt sur le revenu.

M. Benjamin: Pourquoi ne pas le dire? Qu'est-ce qu'un «poste extraordinaire»?

M. Cameron: On l'explique à l'article 5 des Notes afférentes aux états financiers consolidés.

M. Benjamin: Tout cela se rapporte aux impôts sur le revenu?

M. Montpetit: Oui.

M. Benjamin: Et vous les avez reportés?

M. Montpetit: Certains ont été reportés, d'autres ont été réduits.

M. Benjamin: Dans la rubrique «passif à court terme», vous dites: impôts sur le revenu—$41,000 en 1982. Pourquoi ne dites-vous pas «impôts sur le revenu devant être payés»?

M. Montpetit: Les comptables ont leur propre façon de . . .

M. Benjamin: Oui, c'est une expression dont les comptables se servent pour se couvrir.

Si j'ai bien compris, vous avez dit tout à l'heure que vous ne travaillez plus dans l'Athabasca?

M. Montpetit: En effet, nous n'y travaillons plus.

M. Benjamin: Je suppose que la fermeture de la mine à Uranium City a fait disparaître une partie de vos activités. C'est bien cela, n'est-ce pas?

M. Montpetit: Oui. Grosso modo, mais je n'ai pas vérifié ces chiffres, la mine et l'infrastructure qui s'y rattachaient représentaient probablement entre 70 et 75 p. 100 du transport. Par conséquent, lorsque la mine a été fermée, le trafic a tout simplement disparu.

M. Benjamin: Quelqu'un d'autre dessert-il ce circuit?

M. Montpetit: D'après les renseignements dont je dispose, trois demandes pour l'Athabaska auraient été soumises au cours des derniers mois à la CCT. Un permis a été délivré à l'une des sociétés, ou plutôt un permis restreint a été accordé à deux sociétés, et une espèce de permis général a été octroyé à l'autre. Il y a donc des gens qui vont desservir la région. Cependant . . .

M. Benjamin: Qui assure le service à tous ces gens depuis que vous êtes parti?

M. Montpetit: Nous n'avons fermé que dans le courant de l'année écoulée. L'an dernier, nous desservions toujours le secteur.

M. Benjamin: Il y a donc quelqu'un d'autre là-bas maintenant?

M. Montpetit: Il y a quelqu'un qui va être là l'an prochain, mais il n'y a encore personne à l'heure actuelle.

[*Texte*]

Mr. Benjamin: What do those people do for service in the meantime?

Mr. Montpetit: Well it is a seasonal operation.

Mr. Benjamin: Places like Sweet Grass and Fort Chipewyan and Uranium City?

Mr. Montpetit: Fort Chipewyan and Uranium City and the east end of the lake, Black Lake and so forth, that is all seasonal. In other words, the operation starts roughly in June and finishes in October, and one year after the other, that is the time they are being serviced. In the meantime, during the inter-phase of that, there is air service, of course. But that is about all.

Mr. Benjamin: You serviced it last summer?

Mr. Montpetit: We serviced it last summer.

Mr. Benjamin: Somebody else is likely to be servicing it this summer, starting in June?

Mr. Montpetit: That is correct.

Mr. Cameron: May I point out that we lost well over $1 million during the last two years we were in the Athabasca. This is why we withdrew. We could not make a profit and we were subsidizing the service from other parts of the service.

Mr. Benjamin: The northern supply out of Churchill—you do not go beyond the Coral Harbour at all, I believe?

Mr. Montpetit: No, we stick to the west side of the bay and then Southampton Island, which is in the centre, as you say, of Coral Harbour. But we cover those six communities and that is the extent of our service in the east.

Mr. Benjamin: Then how much of the northern supply comes out of Montreal, Halifax?

Mr. Montpetit: It is very difficult for us to give you those figures because all the dry cargo comes up by rail from Winnipeg into Churchill and we carry it from there.

As far as the oil is concerned, at the moment it is coming out of Edmonton by rail into Churchill to a tank farm and we pick it up from there to distribute to the various communities.

Mr. Benjamin: I just wonder why you have routes that take you out of the Mackenzie Delta and east most of the way across the northern coastline. Would it not be closer to go out of Churchill, at least to the eastern Arctic?

• 1015

Mr. Montpetit: We are talking about the Hudson Bay at the moment and you know . . .

Mr. Benjamin: Well, if you just continued north and then swung west.

Mr. Montpetit: To go where?

[*Traduction*]

M. Benjamin: Que font les gens en attendant?

M. Montpetit: Il s'agit de toute façon d'un service saisonnier.

M. Benjamin: Que se passe-t-il dans les localités comme Sweet Grass, Fort Chipewyan et Uranium City?

M. Montpetit: À Fort Chipewyan, à Uranium City, à l'extrémité orientale du lac, à Black Lake, etc, c'est saisonnier. Autrement dit, les activités démarrent en juin et se terminent en octobre, et chaque année c'est pendant cette période que le service est assuré. Dans l'intervalle, c'est-à-dire le reste du temps, il y a bien sûr un service aérien, mais c'est à peu près tout.

M. Benjamin: Qui a desservi cette région l'été dernier?

M. Montpetit: C'est nous.

M. Benjamin: Quelqu'un d'autre va sans doute faire la desserte cet été, à partir du mois de juin, n'est-ce pas?

M. Montpetit: C'est exact.

M. Cameron: Je me permettrais de souligner que nous avons perdu bien au-delà d'un million de dollars les deux dernières années pendant lesquelles nous avons assuré le service dans l'Athabaska, et c'est d'ailleurs pourquoi nous sommes partis. Nous ne pouvions pas faire de profit et nous subventionnions ce service grâce à d'autres activités.

M. Benjamin: L'approvisionnement du Nord à partir de Churchill . . . Si j'ai bien compris, vous n'allez pas au-delà de Coral Harbour, n'est-ce pas?

M. Montpetit: Non, nous nous cantonnons au côté occidental de la baie et à l'île Southampton, qui se trouve, comme vous l'avez dit, au centre de Coral Harbour. Nous couvrons ces six localités, et c'est à cela que se résume notre service dans l'est.

M. Benjamin: Quelle proportion de l'approvisionnement du Nord est-elle assurée depuis Montréal et Halifax?

M. Montpetit: Il nous est très difficile de vous fournir ces chiffres, car tout le vrac sec est acheminé par chemin de fer de Winnipeg à Churchill, après quoi c'est nous qui prenons la relève.

Pour ce qui est du pétrole, à l'heure actuelle il est acheminé par chemin de fer d'Edmonton à Churchill où il est entreposé dans des réservoirs, et c'est là que nous le prenons en charge pour le distribuer aux différentes localités.

M. Benjamin: Je me demande pourquoi vous partez du delta du Mackenzie pour desservir à l'est le long de la côte nord. Le trajet ne serait-il pas moins long si vous partiez de Churchill pour couvrir la partie est de l'Artique?

M. Montpetit: Nous sommes en train de parler de la Baie d'Hudson, et vous savez . . .

M. Benjamin: Mais si vous continuiez tout simplement d'aller vers le Nord, pour ensuite virer à l'Ouest?

M. Montpetit: Pour aller où?

[*Text*]

Mr. Benjamin: Well, the places you are going to out of the MacKenzie Delta.

Mr. Montpetit: Oh no, no, because this is a matter of waterways. First I should point out, if I may, Mr. Chairman, that we are basically a shallow draught operator so consequently we go out of the MacKenzie and we go either east or west. West, we go to Prudhoe Bay and if we go east we follow the coastline right down to the Boothia Peninsula. At the Boothia Peninsula it is very difficult to cross over because of ice conditions and a very short season. Once you get down to places like Spence Bay, as an example, Gjoa Haven, because of the ice coming down fragmented—some years you get maybe 25 days of operation. So to come back from the other side would be impossible. What you would do would be to go up into Resolute and from Resolute come down along the Boothia Peninsula and follow the coastline, but the economics would be twice as bad as coming the other way.

Mr. Benjamin: I see. I was just thinking about increasing tonnage and movement through Churchill. That place needs a lot of help.

Mr. Montpetit: Yes, we are quite aware of the . . .

Mr. Cameron: Mr. Chairman, the rest of the eastern Arctic is supplied out of Montreal through deeper draught vessels.

Mr. Benjamin: Oh. It used to go out of Churchill years ago. There was a government decision about ten years ago.

Mr. Cameron: No. No, Mr. Chairman, it was always . . . Prior to our moving into Churchill with the system we have of barges, the eastern Arctic and those ports were supplied out of Montreal by deeper draught vessels. They had a lightening service that went from those vessels into the communities along the Hudson Bay that we are now servicing.

Mr. Benjamin: Who does the servicing on the east side of Hudson Bay or is there any required?

Mr. Montpetit: That is out of Montreal.

Mr. Benjamin: It is all done out of Montreal.

Mr. Cameron: There is an arrangement. The Canadian Coast Guard has the control of that but it is done on a tender basis.

Mr. Benjamin: I see. There is no room for you to move in and expand, then?

Mr. Montpetit: Well, there might be. But if you are thinking of traffic out of Churchill, it is a difficult place to operate from and I do not know what the long term future is going to be at Churchill. To divert the cargo going, say, through the Foxe Basin, or wherever you are going on the east side, would be very questionable in my mind, at this point anyway.

[*Translation*]

M. Benjamin: Eh bien, aux localités où vous allez à partir du Delta du Mackenzie.

M. Montpetit: Non, c'est une question de navigabilité des voies. Il faudrait peut-être que je signale, monsieur le président, que nous utilisons principalement des bateaux à faible tirant d'eau, et que par conséquent, au sortir du Mackenzie nous allons soit à l'est soit à l'ouest. Si nous nous dirigeons vers l'ouest, nous allons à Prudhoe Bay, et si nous allons vers l'est, nous suivons la côte jusqu'à la péninsulte de Boothia. Il est très difficile de traverser au niveau de cette péninsule, à cause de la glace et de la courte durée de la saison. Et à des endroits comme Spence Bay, ou par exemple Gjoa Haven, parce que la glace descent en fragments, certaines années on ne peut travailler que pendant 25 jours. Revenir de l'autre côté serait donc impossible. Il faudrait remonter à Resolute et de là repartir en suivant la péninsule de Boothia et la côte, mais cela coûterait deux fois plus cher que de revenir en suivant l'autre trajet.

M. Benjamin: Je vois. J'avais simplement en tête une augmentation du tonnage et du traffic qui passent par Churchill. Cette ville a besoin de beaucoup d'aide.

M. Montpetit: Oui, nous sommes tout à fait au courant de . . .

M. Cameron: Monsieur le président, le reste de la partie est de l'Arctique est desservie à partir de Montréal par des navires à plus fort tirant d'eau.

M. Benjamin: Ah bon. Les marchandises passaient autrefois par Churchill. Une décision a été prise par le gouvernement il y a environ 10 ans.

M. Cameron: Non, monsieur le président, c'était toujours . . . Avant que nous n'allions à Churchill avec nos barges, l'est de l'Arctique et tous ces ports était approvisionnés à partir de Montréal par des navires de haute mer. Il y avait un service de chalandage pour transporter les marchandises apportées par ces navires aux collectivités situées le long de la Baie d'Hudson, collectivités que nous desservons à l'heure actuelle.

M. Benjamin: Qui dessert le côté est de la Baie d'Hudson; les besoins n'y seraient-ils pas suffisants?

M. Montpetit: Depuis Montréal.

M. Benjamin: Tout est fait depuis Montréal.

M. Cameron: Il y a un arrangement. La garde côtière canadienne contrôle cela, mais il y a un processus d'adjudication.

M. Benjamin: Je vois. Il n'y a donc aucune possibilité pour vous de le faire et de prendre ainsi de l'expansion, n'est-ce-pas?

M. Montpetit: Ce serait possible mais pour ce qui est d'assurer une desserte depuis Churchill, ce serait très difficile et nous ne savons pas quel sera l'avenir à long terme de Churchill. Dans l'immédiat en tout cas, l'idée de faire passer les marchandises par Foxe Basin, ou ailleurs du côté est, nous semble assez discutable.

[*Texte*]

The future belongs, I think . . . If the mining people open up mines at Baker Lake and those areas, this should produce vitality for Churchill, not completely. In other words, if you are going to open a mine or if you are going to open a large entity in that area, obviously a lot of it is going to come out of Montreal. But I think Churchill will benefit and get a fair amount of freight that might come through Churchill.

Mr. Benjamin: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin. Mr. Shields.

Mr. Shields: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Chairman, I would like to welcome also the two gentlemen to the committee and to the hearings. I would like to refer back to the Athabasca, if I may, the loss in the Athabasca region. I think the figure was thrown out, about a million dollars, two million dollars.

Mr. Montpetit: In two years, yes.

Mr. Shields: In two years. What was the loss?

Mr. Montpetit: A million dollars.

Mr. Shields: A million dollars over two years in the Athabasca region. Had any thought been given to scaling down the operation to serve those places like Fort Chipewyan, Fond-du-lac?

Mr. Montpetit: Yes. But first I would like to say that when we decided to pull out, close our operation in the Athabasca, it was due to financial problems. We offered a number of alternatives for us to stay in there. However, none of those were picked up. One of them, which I do not mind telling you about, was to move the operation down to Fort Fitzgerald. We operated out of Fitzgerald years ago, as you might remember. We wanted to service the lake from Fort Fitzgerald, and we also wanted to service Fort Chipewyan which was a natural one. There was some resistance, however, probably out of Fort McMurray, and maybe from the Alberta government, because this meant the closure of the river. This is the way we saw that economies of scale could have been obtained. It also meant the government could have made some savings in the dredging of the river, which is a constant problem. As you probably know, the Athabasca River is a highly-silting river which requires continuous maintenance in order to navigate through it.

• 1020

For reasons unknown to us, they did not elect to go that way. The CTC decided to open the area to other public . . . which might be interested; recently three people applied. The one that has been given the agreement by the CTC has been Andy Frame. My understanding is that he will operate out of Fort MacKay. The tonnage is probably down this year to about 8,000 tonnes, so that might give you some idea as to . . .

[*Traduction*]

L'avenir appartient, je pense . . . Si le secteur minier ouvre des mines par exemple à Baker Lake, cela assurerait une certaine vitalité à Churchill. Autrement dit, si vous allez ouvrir une mine ou une importante entreprise dans cette région, il est certain que beaucoup de marchandises viendront de Montréal. Mais je pense que Churchill pourrait malgré tout en bénéficier et qu'une bonne part du fret pourrait passer par Churchill.

M. Benjamin: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Benjamin. Monsieur Shields.

M. Shields: Merci, monsieur le président.

J'aimerais tout d'abord, monsieur le président, souhaiter la bienvenue à ces deux messieurs. Si vous me le permettez, je reviendrais sur la question de l'Athabasca, ou de la perte de la région de l'Athabasca. Il me semble qu'on a parlé d'un ou de deux millions de dollars.

M. Montpetit: Oui, en deux ans.

M. Shields: En deux ans. À combien se sont élevées vos pertes?

M. Montpetit: À un million de dollars.

M. Shields: Un million de dollar sur deux ans dans la région de l'Athabasca. Aviez-vous envisagé de réduire vos activités pour ne plus desservir que les localités comme Fort Chipewyan, Fond-du-lac?

M. Montpetit: Oui, mais j'aimerais tout d'abord dire que lorsque nous avons décidé de nous retirer, de fermer boutique dans l'Athabasca, c'était à cause de problèmes financiers. Nous avions alors proposé plusieurs formules qui nous auraient permis d'y rester, mais aucune d'entre elles n'a été acceptée. L'une d'elle, qu'il ne m'ennuierait pas de vous expliquer, aurait voulu que nous transférions notre base à Fort Fitzgerald. Vous vous souviendrez peut-être que nous avions une base à Fort Fitzgerald il y a quelques années. Nous voulions desservir le lac depuis Fort Fitzgerald, et nous voulions également desservir Fort Chipewyan, ce qui était tout naturel. Certains s'y sont cependant opposés, probablement les gens de Fort McMurray peut-être également le gouvernement de l'Alberta, car cela aurait entraîné la fermeture de la rivière. C'est de cette façon que nous avions pensé pouvoir réaliser des économies d'échelle. Et le gouvernement aurait pu lui aussi économiser de l'argent au niveau du dragage de la rivière, qui pose sans cesse des problèmes. Comme vous le savez sans doute, l'Athabasca est une rivière qui s'envase régulièrement et qui exige un entretien tout aussi régulier pour qu'elle puisse rester navigable.

Pour des raisons que nous ignorons, ils n'étaient pas d'accord. La CCT a alors décidé d'ouvrir la zone à d'autres qui seraient peut-être intéressés. Tout récemment, trois personnes ont fait des demandes, et c'est Andy Frame qui en est arrivé à un accord avec la CCT. D'après ce que j'ai compris, il va travailler à partir de Fort MacKay. Le tonnage a sans doute baissé cette année à environ 8,000 tonnes, ce qui vous donne une idée de . . .

[*Text*]

Mr. Shields: Mr. Chairman, that is really not my question. I think what I am asking is: Why could it not have been served out of Fort McMurray? Why could NTCL not have continued allowing for the downage in tonnage—because we have seen fluctuaticns in tonnage before—keeping a base open to serve the communities of Fort Chipewyan, Fond du lac, all those places now being served on a downscale. I do not think it really had anything to do with you; you are not out to tell the Deparment of Public Works how to run their operation. If they want to keep the river open, they are going to continue to keep the river open. It really did not matter to you about that. I am only talking about NTCL. Why would you not just downscale?

Mr. Montpetit: We down-scaled it as much as we could. As a matter of fact, this past year all we had operating was one tug and about eight or ten barges; I am not sure of the exact number. You cannot go any lower than that.

Mr. Shields: How much did you lose in the last year?

Mr. Montpetit: We lost about $400,000.

Mr. Shields: Had any thought been given to the property that exists in Fort McMurray, your land holdings there? What taxes are you paying on that?

Mr. Montpetit: Quite a bit.

Mr. Shields: Approximately how much?

Mr. Montpetit: I think around $300,000.

Mr. Shields: So basically a lot of your loss is operating out of the City of Fort McMurray.

Mr. Montpetit: That is correct.

Mr. Shields: Was any thought given to going down to Fort MacKay, as Andy Frame is doing with his private operation?

Mr. Montpetit: No. We did not give any thought to going to Fort MacKay. We did give thought to going to Fort Fitzgerald.

Mr. Shields: Mr. Chairman, we are talking about coming out of Fort McMurray. Fort Fitzgerald is sure as hell not Fort McMurray. To keep the operation operating from Fort McMurray north to the Athabasca, had any thought been given to relocating in the Fort McMurray area?

Mr. Montpetit: First you have to remember that all of the service out of Fort McMurray was for Fort Chipewyan and for the lake, either Uranium City or east of the lake.

Mr. Shields: Right.

Mr. Montpetit: We say that the cheapest way to service those areas is from Fort Fitzgerald, not Fort MacKay or Fort McMurray, and that is why we wanted to move down there.

[*Translation*]

M. Shields: Monsieur le président, ma question ne portait pas vraiment là-dessus. Ce que j'aimerais savoir c'est pourquoi cette région n'aurait pas pu être desservie à partir de Fort McMurray? Pourquoi la Société des transports du Nord Limitée n'aurait-elle pas pu continuer d'établir ses prévisions en fonction de cette réduction du tonnage, car ce n'est pas la première fois que nous avons des fluctuations au niveau du tonnage, et continuer d'avoir une base à partir de laquelle desservir les localités de Fort Chipewyan, de Fond-du-Lac et de toutes ces autres localités qui sont maintenant desservies à la petite semaine. Mais de toute façon, je ne pense pas que cela ait relevé de vous; vous n'allez tout de même pas dire au ministère des Travaux publics comment il devrait gérer ses affaires. S'il veut que la rivière reste ouverte, il va continuer à faire le nécessaire pour qu'elle le soit. Cela n'avait rien à voir avec vous. Je ne parle ici que de la STNL. Mais pourquoi n'auriez-vous pas tout simplement opté pour un régime réduit?

M. Montpetit: Nous l'avons réduit autant que possible. D'ailleurs, cette dernière année, nous n'avons utilisé qu'un seul remorqueur et huit ou dix barges. Je ne suis pas sûr du nombre exact. On n'aurait pas pu faire encore moins.

M. Shields: Combien avez-vous perdu au cours de la dernière année?

M. Montpetit: Environ 400,000$.

M. Shields: Aviez-vous songé vos terrains de Fort McMurray, aux avoirs fonciers que vous avez là-bas? Combien de taxes payez-vous?

M. Montpetit: Un joli montant.

M. Shields: Environ combien?

M. Montpetit: Environ 300,000$, je pense.

M. Shields: Cela signifie qu'une grosse part de vos pertes est imputable au fait que vous travaillez à partir de Fort McMurray.

M. Montpetit: C'est exact.

M. Shields: Aviez-vous songé à descendre à Fort MacKay, comme l'a fait Andy Frame avec sa société privée?

M. Montpetit: Non. Nous n'avions pas du tout songé à aller à Fort MacKay ni à Fort Fitzgerald.

M. Shields: Monsieur le président, on parle ici de Fort McMurray. Fort Fitzgerald n'est pas synonyme de Fort McMurray. Pour pouvoir maintenir vos activités au nord de Fort McMurray et aller jusque dans l'Athabasca, aviez-vous songé à déménager dans la région de Fort McMurray?

M. Montpetit: Premièrement, il faut vous rappeler que tous les services à partir de Fort McMurray étaient destinés à Fort Chipewyan et à la région du lac, c'est-à-dire Uranium City, ou la région à l'est du lac.

M. Shields: C'est exact.

M. Montpetit: Pour nous, la formule la moins coûteuse pour desservir ces régions est de travailler à partir de Fort Fitzgerald, et non pas de Fort MacKay et de Fort McMurray, et c'est pourquoi nous voulions y redescendre.

[*Texte*]

It did not meet with the approval of the authorities, so consequently we could not keep up the infrastructure we had at Fort McMurray. We have decided to close the operation.

Mr. Shields: Were public hearings held where you laid out the alternatives, Fort Fitgerald or . . .

Mr. Montpetit: No. There was sort of a survey made, but what action we took was to advise the minister and the Canadian Transport officially of our intent. So they all knew, and we suggested to the Minister that we could operate economically, providing certain criteria were met, out of Fort Fitzgerald. As far as Fort MacKay is concerned, this did not enter into the picture at all at this time, at least not from our viewpoint.

• 1025

Mr. Shields: So you were . . .

The Chairman: Could I interrupt for a minute, Mr. Shields, and ask either you or Mr. Montpetit to locate for us, who are considerably farther east, Fort Fitzgerald and Fort MacKay on the map relative to Fort McMurray?

Mr. Shields: Fort McMurray is the end of the steel for the Northern Alberta Railroad that comes up from Edmonton.

The Chairman: Right. I see that on the map.

Mr. Shields: Then just north of Fort McMurray on the Athabasca River, the NTCL yards is located on the banks of the Clearwater River, which flows into the Athabasca at Fort McMurray. Fort MacKay is 35 miles north on the Athabasca River. To service Fort Fitzgerald you would go up through Grimshaw, up the highway to Hay River, and around and back to Fort Fitzgerald. Is that correct? So the difference is that if you are shipping out of Edmonton to, say, Fort Chipewyan, or to the east end of the lake, and you are talking Fond du Lac and Stony Rapids, and places like that, or Uranium City, you would ship by rail from Edmonton or Calgary up to Fort McMurray, where it is then transferred to the barge and goes up and services the lake. The other way it would be trucked up and around through Hay River and back over to Fort Fitzgerald. I guess then to service it would have to be portaged across tc the lake. Is that correct?

Mr. Montpetit: No, there is no portage. You would come down on the Slave River.

Mr. Shields: How would you get into Fort Fitzgerald then?

Mr. Montpetit: By road from Hay River.

Mr. Shields: Okay. It goes right around, but you would go that loop around, right?

[*Traduction*]

Mais cela n'a pas été approuvé par les autorités, et c'est pourquoi nous n'avons pas pu garder les infrastructures que nous avions à Fort McMurray. Nous avons donc décidé de fermer boutique.

M. Shields: Des audiences publiques ont-elles été tenues lorsque vous avez présenté vos différentes propositions pour Fort Fitzgerald ou . . .

M. Montpetit: Non. Une espèce d'enquête a été menée, mais nous n'avons fait qu'aviser le ministre et la Commission canadienne des transports de nos intentions. Ils le savaient donc tous, et nous avions expliqué au ministre que nous pourrions rendre nos activités rentables à partir de Fort Fitzgerald si certains critères étaient satisfaits. Pour ce qui est de Fort MacKay il n'en a pas du tout été question à l'époque, du moins pas en ce qui nous concerne.

M. Shields: Vous étiez donc . . .

Le président: Je m'excuse de vous interrompe, M. Shields, mais j'aimerais vous demander, à vous ou à M. Montpetit, de situer pour nous, qui venons de régions bien plus à l'Est, sur la carte, l'emplacement de Fort Fitzgerald et de Fort MacKay par rapport à Fort McMurray?

M. Shields: Fort McMurray est situé à l'extrémité du chemin de fer de la Northern Alberta Railroad qui part d'Edmonton.

Le président: D'accord. Je vois cela sur la carte.

M. Shields: Et juste au Nord de Fort McMurray, le long de L'Athabasca, il y a les dépôts de la STNL le long de la rivière Clearwater, qui se jette dans l'Athabasca, à la hauteur de Fort McMurray. Quand à Fort MacKay, celui-ci est situé à 35 milles au Nord le long de l'Athabasca. Pour desservir Fort Fitzgerald, il faudrait remonter par Grimshaw, suivre l'autoroute jusqu'à Hay River puis revenir sur Fort Fitzgerald. C'est bien cela, n'est-ce-pas? La différence, c'est que si vous expédiez à partir d'Edmonton en direction, par exemple, de Fort Chipewyan ou de l'extrémité Est du lac, où il y a Fond du Lac, Stony Rapids, et Uranium City, vous achemineriez la marchandise par chemin de fer d'Edmonton ou de Calgary jusqu'à Fort McMurray, où elle sera alors transférée sur la barge qui monte pour desservir le lac. Avec l'autre solution, les marchandises seraient transportées par camion, et on remonterait pour traverser Hay River et ensuite redescendre à Fort Fitzgerald. Je suppose qu'à ce moment-là il faudrait faire du portage pour accéder au lac, n'est-ce-pas?

M. Montpetit: Non, il n'y a pas de portage. Il faudrait redescendre sur la rivière Slave.

M. Shields: Et comment accèderiez-vous à Fort Fitzgerald?

M. Montpetit: Vous emprunteriez une route à partir de Hay River.

M. Shields: D'accord. La route fait le tour, n'est-ce-pas?

[*Text*]

Mr. Montpetit: Yes, you would go to Hay River, which, from Edmonton, is about 700 miles, and then you would come down to Fort Fitzgerald on the highway or on the . . .

Mr. Shields: Okay. How would the costs of goods to those communities compare if you trucked it around and brought it in and serviced the lake, for example, at Fort Chipewyan, and those places? Fort Chipewyan does not have a road, by the way. You can get a winter road.

Mr. Montpetit: Yes, it has a winter road every year.

Mr. Shields: How would you service those communities then in the east end of the lake?

Mr. Montpetit: Well, by boat, you would get down on the Slave and then you get on the lake.

Mr. Shields: Yes, but what is the comparison of cost? If you went up to Fort Fitzgerald, what . . .

Mr. Montpetit: Well, I think to appreciate the overall suggestion that we made, you have to take everything into consideration. The government was spending $1.4 million on dredging and navigation aids on the river. What we suggested is that if they gave us 50% of that, we could operate out of Fort Fitzgerald on an economic basis. So, if you take part of that package out, obviously then the thing is not going to stand up. When it comes to increasing the rates, I should point out that these new people that have been granted, if you wish, the rights to replace us, to my understanding, and I cannot be sure, according to the latest rumours, have been granted a 50% rate increase. We could only be granted a 5% rate increase because we came under the 6 & 5. So, you know, it is apples and oranges again.

Mr. Shields: Did you not feel that you had some type of commitment to the communities along that river and in the Lake Athabasca area?

Mr. Montpetit: Well, we surely did. We have been there for 50 years, so we surely feel that we have a commitment . . .

Mr. Shields: That is right.

Mr. Montpetit: —but not at a cost of half a million dollars a year.

Mr. Shields: But just a moment. Mr. Chairman, I think this is important. NTCL has been operating out of Fort McMurray for 50 years. NTCL has made a profit in the past, and substantial profits, through those 50 years, running from Fort McMurray north. They were faced with a loss of $2 million, about $400,000 in their last year of operation. The major portion of that loss was land taxes because of the growth of Fort McMurray and the marshalling yards being where they were and the assessed value of the land being . . . Do you know the assessed value of the land?

[*Translation*]

M. Montpetit: Oui, vous iriez à Hay River, qui se trouve à environ 700 milles d'Edmonton, et vous vous rendriez à Fort Fitzgerald en prenant l'autoroute ou . . .

M. Shields: Très bien. Et quelle incidence cela aurait-il sur le coût des marchandises vendues à ces localités si vous les transportiez par camions, si vous faisiez le tour et si vous desserviez le lac à Fort Chipewan, par exemple? Fort Chipewan n'a pas de route, mais vous pourriez avoir une route d'hiver.

M. Montpetit: Oui il y a une route d'hiver chaque année.

M. Shields: Comment desserviriez-vous les localités situées à l'extrémité Est du lac?

M. Montpetit: Eh bien, par bateau, vous descendriez la rivière Slave et vous iriez ensuite sur le lac.

M. Shields: Oui, mais comment se compareraient les coûts? Si vous alliez à Fort Fitzgerald, quel . . .

M. Montpetit: Je pense que pour évaluer la proposition que nous avons faite, il faut tenir compte de tous les éléments qui interviennent. Le gouvernement consacrait $1.4 millions au draguage et à l'aménagement de la rivière pour que celle-ci reste naviguable. Ce que nous avons dit, c'est que s'il nous donnait 50 p. cent de ce total, nous pourrions assurer un service rentable à partir de Fort Fitzgerald. Il est évident que si vous retirez l'un des éléments de cette proposition, le tout s'écroule. Pour ce qui est de l'augmentation des tarifs, je tiens à vous dire que ceux qui se sont vus octroyer des permis qui vont nous remplacer, ont, d'après les tout derniers bruits qui courent, obtenus la permission d'augmenter les tarifs de 50 p. cent. Je ne suis pas certain de cela, mais c'est ce que j'ai entendu. Nous, nous ne pouvions appliquer qu'une augmentation de 5 p. cent, car nous étions assujettis aux programmes des 6 et 5 p. cent. Alors sur ce plan-là aussi, il s'agit de torchons et de serviettes.

M. Shields: N'aviez-vous pas le sentiment de devoir quelque chose aux localités situées le long de cette rivière dans la région du lac de l'Athabasca?

M. Montpetit: Bien sûr. Nous sommes là depuis 50 ans, alors il est évident que nous avons un sentiment d'engagement . . .

M. Shields: Oui.

M. Montpetit: . . . mais pas si cela doit nous coûter un demi million de dollars chaque année.

M. Shields: Un instant. Je pense que ce point est très important, monsieur le président. La STNL travaille à partir de Fort McMurray depuis 50 ans. Et pendant ces 50 ans la société a réalisé des profits importants en assurant un service au Nord de Fort McMurray. Ils se sont retrouvés avec une perte de $2 millions de dollars, dont environ 400,000 lors de dernière année d'activité. Le gros de cette perte correspond à des taxes foncières et qui s'expliquent par la croissance de Fort McMurray, par l'emplacement des centres de triage et par l'évaluation des terrains . . . Savez-vous à combien ont été évaluées les terrains?

[*Texte*]

• 1030

Mr. Montpetit: I do not remember off-hand.

Mr. Shields: $5.5 million, a 1978 value of $8,000,459. Pay in excess of $300,000 to city taxes; now that is your total operating loss. All I am saying and all I am asking is that I cannot understand why NTCL would not take the time nor the trouble, knowing that the river is being opened, knowing that DPW was there—unless it was a conspiracy—and I do not like to use that word—unless it was a decision between the Department of Public Works, the Department of Transport and NTCL to close it down because they want to get off the river. The river is not only used in transportation; it is used for recreational purposes. There is a very strong emphasis on recreation because you have the development of Wood Buffalo National Park up north around Fort Chipewyan.

My suggestion is that you could have at least brought it down very, very close to a profit picture just by relocating the marshalling yard.

Mr. Montpetit: You know I find it strange that we are being told today that we should have gone to Fort MacKay when you were there and you knew what was going on. Nobody, just nobody, ever came to suggest to us that we should move to Fort MacKay. I am being told now in retrospect, Mr. Shields, that we have missed an opportunity, or whatever. Well we do not miss any opportunity.

Mr. Shields: Mr. Chairman, I would just like to correct something here. I was there; you are absolutely correct and I was waiting for public hearings. Usually when someone has a licence and has been operating on a river system for 50 years, they hold public hearings before they pull up stakes and move out. The only public hearings that were there were hearings that were set up to allow people to apply. Up until the morning of the hearings it was felt that NTCL would be applying for running rights from Fort McMurray north. That is the bottom line on that one.

Mr. Montpetit: Well it . . .

Mr. Shields: I attended those public hearings and it was a surprise that NTCL did not go in. Andy Frame applied, Johnny Ingles applied and a trucking outfit from Calgary applied—I think Klohn Trucking.

Mr. Montpetit: Klohn, yes.

Mr. Shields: Yes. May I ask just one more question, Mr. Chairman, or a couple more if I may?

The Chairman: Well you have about two minutes left, Mr. Shields.

Mr. Shields: Two minutes. Who is the trucking firm that you use to go up to Fort Fitzgerald?

Mr. Montpetit: The trucking firm . . .

[*Traduction*]

M. Montpetit: Je ne m'en souviens pas.

M. Shields: $5.5 millions de dollars, valeur de 1978: $8,000,459. Plus de $300,000 payés au titre des taxes municipales. Voilà le total de vos pertes. Pour ce que j'ai dit, c'est que je ne comprends pas pourquoi la STNL ne prendrait pas le temps, ou ne se donnerait pas le mal, sachant que la rivière va être ouverte et sachant que le ministère des Travaux publics y travaillait . . . à moins qu'il ne s'agisse d'une conspiration . . . mais je n'aime pas utiliser ce mot . . . à moins que le ministère des Travaux publics et celui des Transports, ainsi que la STNL, aient décidé ensemble de fermer les installations parce qu'ils voulaient tous abandonner la rivière. La rivière sert non seulement au transport, mais également à des fins de loisir. On y met beaucoup l'accent sur les loisirs parce qu'il y a eu la création du parc national Wood Buffalo un peu plus au nord autour de Fort Chipewyan.

Mon idée c'est que vous auriez pu au moins ramener cela à une situation qui aurait été à la limite du rentable en déplaçant tout simplement la gare de triage.

M. Montpetit: Je trouve très étrange qu'on nous dise aujourd'hui qu'on aurait dû aller à Fort McKay, quand vous y étiez et vous saviez ce qui se passait. Personne, je dis bien personne, n'est jamais venu nous proposer de déménager à Fort McKay. Et on me dit maintenant, M. Shields, que nous avons raté une bonne occasion. En aura-t-on jamais des occasions qui se présentent.

M. Shields: Monsieur le président, j'aimerais tout simplement rectifier quelque chose. J'étais là; vous avez tout à fait raison, et j'attendais qu'on tienne des audiances publiques. En général, lorsque quelqu'un détient un permis et utilise un réseau naviguable depuis 50 ans, on tient des audiences publiques avant de fermer boutique et de partir. Les seules audiences publiques qui ont été tenues l'ont été pour permettre aux gens de venir soumettre leurs demandes. Jusqu'à la matinée où ont eu lieu les audiences, on avait l'impression que la STLN allait soumettre une demande pour desservir la région au nord de Fort McMurray. Voilà ce qui s'est passé.

M. Montpetit: Eh bien . . .

M. Shields: J'ai assisté à ces audiences publiques et j'ai été fort surpris que la STNL n'y soit pas venue. Andy Frame a fait une demande, Johnny Ingles a fait une demande et il y a également une société de camionnage de Calgary qui en a fait une. Je pense qu'il s'agit de la *Klohn Trucking*.

M. Montpetit: Oui, *Klohn*.

M. Shields: Oui. Monsieur le président, puis-je poser encore une ou deux question?

Le président: Il vous reste environ deux minutes, M. Shields.

M. Shields: Deux minutes. Quelle est la compagnie de camionnage à laquelle vous recourez pour aller jusqu'à Fort Fitzgerald?

M. Montpetit: La compagnie de camionnage . . .

[*Text*]

Mr. Shields: Yes. What trucking firm service has NTCL up through the Hay River Highway up through Grimshaw, that way?

Mr. Montpetit: Oh, all kinds of trucking companies. We own one of them, called Grimshaw Trucking.

Mr. Shields: How much work is done with Klohn Trucking and Distributing Ltd.?

Mr. Montpetit: I think, as I remember it, and do not hold me too close, Klohn has been involved strictly in bulk handling.

Mr. Shields: Yes.

Mr. Montpetit: And tanker trade. We do not touch the tanker trade at all.

Mr. Shields: So basically the tanker trade and the bulk handling, most of what was going through Fort McMurray up north to Lake Athabasca would be handled by Klohn, I imagine?

Mr. Montpetit: I would think that Klohn would do probably the portion between Fort McMurray and Fort MacKay, which is 25 or 30 miles of river. I have no idea, you know; it is probably an open bid and it is the oil companies . . . Most of that area, as you may know is serviced by Gulf. I would think they are going to be the contractors for the land portion from Fort McMurray to Fort MacKay because I assume that Andy Frame is going to carry the bulk from there to the lake.

Mr. Shields: Yes. If I may just move back to Fort McMurray for a moment, what are you planning to do with the land at Fort McMurray?

Mr. Montpetit: We do not know yet, we are studying what we should be doing to maximize our position with the land.

Mr. Shields: What do you mean studying it? Have you drawn up development plans or anything like that?

Mr. Montpetit: Well we have not drawn up the development plan but we have asked consultants to provide some expertise, if you wish, because we are not plan developers as you well know.

• 1035

Mr. Shields: How long have you been planning on the development of the land?

Mr. Montpetit: This is recent, in the . . .

Mr. Shields: Last two years?

Mr. Montpetit: Less than that. In the last six months.

Mr. Shields: How much money has been spent on consultants to . . . ? For example, have you an architect's model on the development, apartment development, shopping centres . . . ?

[*Translation*]

M. Shields: Oui. À quelle entreprise de camionnage fait appel la société pour le transport le long de l'autoroute de Hay River jusqu'à Grimshaw, etc.?

M. Montpetit: Il y en a plusieurs. Et nous sommes propriétaires de l'une d'elles, la *Grimshaw Trucking*.

M. Shields: Quelle part du trafic est assurée par la *Klohn Trucking and Distributing Ltd*?

M. Montpetit: Je n'en suis pas sûr, mais je pense que nous n'avons fait appel à la société *Klohn* que pour les marchandises en vrac.

M. Shields: C'est exact.

M. Montpetit: Et également les citernes. Nous n'avons rien à voir avec les citernes.

M. Shields: Par conséquent, le transport par citerne et le transport de marchandise en vrac, donc le gros de ce qui passait par Fort McMurray à destination du lac Athabasca, sera assuré par la société *Klohn*, n'est-ce-pas?

M. Montpetit: J'imagine que la société *Klohn* assure le trajet Fort McMurray . . . Fort MacKay, soit 25 ou 30 milles de rivière. Mais je n'en ai vraiment aucune idée, vous savez. Il y a sans doute un appel d'offre ouvert, et ce sont les sociétés pétrolières . . . comme vous le savez peut-être, le gros de cette région est desservie par Gulf. J'imagine que ce seront eux qui seront responsables de la partie terre qui sépare Fort McMurray de Fort MacKay, car je suppose qu'Andy Frame va transporter les marchandises en vrac de cet endroit jusqu'au lac.

M. Shields: D'accord. Si vous me permettez de revenir un instant sur la question de Fort McMurray, que comptez-vous faire des terres que vous avez là?

M. Montpetit: Nous ne le savons pas encore. Nous sommes en train d'étudier la situation en vue de maximiser nos possibilités.

M. Shields: Qu'entendez-vous par étudier? Avez-vous établi des plans de développement, ou quelque chose du genre?

M. Montpetit: Nous n'avons pas établi de plans de développement, mais nous avons demandé à des experts conseils de nous aider, car nous ne sommes pas spécialistes dans ce domaine, comme vous le savez bien.

M. Shields: Cela fait combien de temps maintenant que vous planifiez l'aménagement de cette terre?

M. Montpetit: C'est assez récent, dans les . . .

M. Shields: Les deux dernières années?

M. Montpetit: C'est un peu plus récent, disons au cours des six derniers mois.

M. Shields: Combien d'argent a été dépensé en frais de consultation? Avez-vous par exemple une maquette d'architecte qui montre tout le complexe, les appartements, les centres commerciaux . . . ?

[*Texte*]

Mr. Montpetit: No, we did not go that far. We wanted an opinion, which we did get, and some line drawings, but that is the extent to which we have gone.

Mr. Shields: How much did you pay the consultants?

Mr. Montpetit: This would be proprietary information but I do not mind telling you at this point that it is probably $5,000 at the most.

Mr. Shields: So you spent a maximum of $5,000 on any development plans.

Mr. Montpetit: So far. Yes, so far.

Mr. Shields: Have you made application to the City of Fort McMurray or have you made any overtures there?

Mr. Montpetit: No. This whole thing is still a bit in the embryo stage, as you can appreciate. For instance, before we pulled all the equipment out, the minister asked us to leave what we had last year up at the north end and that is where it is at the moment. The ship is at Fort Fitzgerald and the barges are in the Delta. Until this thing is settled, that is where we left the equipment just in case somebody might need it.

So, particularly as far as the land is concerned, all of the things that follow from that are rather new. We knew that the value of the land was high. Whether the timing is right to do anything with the land or not or what we should be doing with it or whether we should sell it raw, we have not yet decided. yet.

The Chairman: Thank you, Mr. Shields. Mr. McKnight.

Mr. McKnight: Thank you, Mr. Chairman. I would like to explore another area, the ARD-31, which is the floating drydock facility that your company operates in conjunction with your transportation operations. It is my understanding that the ARD-31 is a drydock that has been leased to your company? Who owns the ARD-31?

Mr. Montpetit: This is all part of the agreement we have with the United States Air Force.

Mr. McKnight: It was part of the treaty when the DEW line, when the . . .

Mr. Montpetit: That particular phase of it is not part of the treaty. The treaty was in 1955 and the Mackenzie River agreement was in 1957. The drydock *per se* is not part of that either. It is a ship, if you wish, which came into the area around 1960. The reason that it came was to alleviate the necessity of having to go back to the West coast for the ships' inspection and it has been there ever since.

At the moment we do have an agreement with the United States Air Force, who incidentally is aware of what we do with it. However, the details of this—this is a military contract, and I certainly would not intend to reveal any figures, unless it was authorized by the United States Air Force and probably the military side of the Canadian government.

[*Traduction*]

M. Montpetit: Non, nous ne sommes pas allés jusque là. Nous avons voulu obtenir une opinion, ce que nous avons fait, et quelques ébauches, mais c'est tout ce que nous avons fait jusqu'à maintenant.

M. Shields: Combien avez-vous payé les consultants?

M. Montpetit: C'est un renseignement confidentiel, mais je ne risque rien à vous dire qu'il s'agit de quelques 5,000$ au plus.

M. Shields: Vous avez donc dépensé un maximum de 5,000$ pour les plans de développement.

M. Montpetit: Jusqu'à maintenant, oui.

M. Shields: Avez-vous soumis une demande à la municipalité de Fort McMurray et vous êtes-vous fait des contacts là-bas?

M. Montpetit: Non, ce projet est encore à l'étape de la planification comme vous l'avez sans doute constaté. Par exemple, avant d'enlever tout l'équipement, le ministre nous a demandé de laisser ce que nous avions l'année précédente dans le secteur nord et c'est ce que nous avons fait. Le navire est à Fort Fitzgerald et les barges sont dans le Delta. Nous avons laissé l'équipement sur place pour le cas où quelqu'un en aurait besoin jusqu'à ce que cette affaire soit réglée.

Tout ce qui a suivi la question du terrain est très récent. Nous savions que la valeur du terrain était élevée. Nous n'avons pas encore décidé s'il valait mieux développer, vendre tel quel ou quoi.

Le président: Merci, monsieur Shields. M. McKnight.

M. McKnight: Merci, monsieur le président. J'aimerais passer à un autre domaine, le ARD-31, la cale ssèche flottante que votre société exploite de concert avec votre service des transports. Je crois savoir que vous avez loué ces installations. À qui appartiennent-elles?

M. Montpetit: Tout cela fait partie de l'accord que nous avons conclu avec l'Armée de l'air américaine.

M. McKnight: Cela découlait du traité au moment où la ligne DEW . . .

M. Montpetit: Cet élément particulier ne fait pas partie du traité. Ce traité a été conclu en 1955 et l'Accord du fleuve Mackenzie, en 1957. La cale sèche en soi ne figure ni dans l'un ni dans l'autre. C'est un navire, si l'on veut, qui est arrivé dans cette région vers 1960. Cela nous évitait de devoir renvoyer les navires sur la côte ouest pour des fins d'inspection. Ces installations sont là depuis lors.

Nous avons un accord avec les forces aériennes américaines qui savent très bien l'usage qu'on en fait. Toutefois, les détails—il s'agit d'un contrat militaire, et je ne voudrais pas vous divulguer de chiffres à moins d'en avoir reçu l'autorisation des forces aériennes américaines et des forces armées canadiennes.

[*Text*]

Mr. McKnight: You have not quite answered my question. Who owns the ARD-31?

Mr. Montpetit: The United States Air Force.

Mr. McKnight: It is leased to your corporation?

Mr. Montpetit: That is correct.

Mr. McKnight: Never mind the terms or how long but the ARD-31 does commercial work and that, I presume, is part of the lease?

Mr. Montpetit: It is part of the lease, yes.

Mr. McKnight: In conjunction with the operation and the commercial work done by your company and the ARD-31, is there a profit picture?

Mr. Montpetit: I do not see how the profit picture should enter into this thing because . . .

Mr. McKnight: No, no. I asked if there is a profit picture.

Mr. Montpetit: No. First, to answer your question about whether there is a profit picture, we certainly do not intend to lose money with the drydock.

Mr. McKnight: Mr. Chairman, I would just like an answer. Do you make a profit from the operation of the ARD-31?

• 1040

Mr. Montpetit: In the last three years, we made a loss, if that is the answer you want.

Mr. McKnight: I asked the question, so if that is the correct answer . . .

Mr. Montpetit: I say over three years . . .

Mr. McKnight: In the time that you have operated the ARD-31 . . .

Mr. Montpetit: Oh, no.

Mr. McKnight: —have you had a profit or a loss?

Mr. Montpetit: We have operated the ARD-31 since 1960. But in the last three years, I am telling you that we made a loss. The previous two years we broke even.

Mr. McKnight: What about the years before that?

Mr. Montpetit: The year before that the bills were being paid by the U.S. Air Force.

Mr. McKnight: Five years ago, was the bill paid by the U.S. Air Force?

Mr. Montpetit: Yes.

Mr. McKnight: Were you doing commercial work at that time?

Mr. Montpetit: Yes.

Mr. McKnight: Do you not know whether or not there was a profit at that time?

[*Translation*]

M. McKnight: Vous n'avez pas tout à fait répondu à ma question. À qui appartient le A.R.D.-31?

M. Montpetit: À l'Armeé de l'air américaine.

M. McKnight: Et vous louez ces installations?

M. Montpetit: C'est exact.

M. McKnight: Le A.R.D.-31 est utilisé à des fins commerciales et je suppose que c'est indiqué dans le bail? Je ne vous demande pas de m'en dévoiler les termes ou la durée.

M. Montpetit: Oui, cela figure dans le bail.

M. McKinght: Est-ce que votre société et le A.R.D.-31 réalisent de profits dans le cadre de leurs activités?

M. Montpetit: Je ne comprends pas pourquoi vous vous intéressez à la question des profits parce que . . .

M. McKnight: Je voulais simplement savoir si vous en réalisez.

M. Montpetit: Non. Mais nous n'avons quand même pas l'intention de perdre de l'argent.

M. McKnight: Monsieur le président, j'aimerais bien que le témoin réponde à ma question. Réalisez-vous des profits avec le A.R.D-31?

M. Montpetit: Nous avons enregistré des pertes au cours des 3 dernières années, si cela peut répondre à votre question.

M. McKnight: Je posais la question, alors si c'est la bonne réponse . . .

M. Montpetit: J'ai dit qu'au cours des 3 dernières années . . .

M. McKnight: Depuis que vous utilisez le ARD-31 . . .

M. Montpetit: Oh non.

M. McKnight: . . . avez-vous enregistré des profits ou des pertes?

M. Montpetit: Nous utilisons le ARD-31 depuis 1960. Mais je vous dis qu'au cours des 3 dernières années nous avons enregistré une perte. Les 2 années d'avant, nous avons équilibré nos comptes.

M. McKnight: Et qu'en est-il des années précédentes?

M. Montpetit: L'année précédente, l'Armée de l'air américaine assumait les frais.

M. McKnight: Donc il y a 5 ans, ce sont les Forces américaines qui payaient les frais?

M. Montpetit: C'est exact.

M. McKnight: Exerciez-vous des activités commerciales à l'époque?

M. Montpetit: Oui.

M. McKnight: Savez-vous si des profits étaient réalisés à l'époque?

[*Texte*]

Mr. Montpetit: No. There was no profit, but the money collected went to the credit of the United States Air Force.

Mr. McKnight: Do you have any other costs in operating the ARD-31? Is there any cost incurred to your company now?

Mr. Montpetit: There is in the maintenance of it, obviously.

Mr. McKnight: What would that be?

Mr. Montpetit: What do you mean, "What would that be?"

Mr. McKnight: You said that, in the maintenance of it, there is obviously cost. What is the cost?

Mr. Montpetit: It is a ship. I am not going to reveal the amount of money unless the U.S. Air Force reveals it, but there is maintenance on a ship. You have to paint it. You have to clean tanks. You have to do all kinds of things which you are probably familiar with.

Mr. McKnight: Is there any administration charge from your company to the U.S. Air Force?

Mr. Montpetit: No. There is none to the U.S. Air Force.

Mr. McKnight: Is there, to any other corporation or any other entity? Do you charge anyone for the operation of administrating the ARD-31?

Mr. Montpetit: We would, in setting up a fee, yes.

Mr. McKnight: But you do not have a set or established administration charge that you bill to another agency?

Mr. Montpetit: Not as such, no. We give a daily fee for the use of the drydock. It is a flat fee.

Mr. McKnight: What would that fee be?

Mr. Montpetit: At the moment, it is $40,000 a day.

Mr. McKnight: Forty a day?

Mr. Montpetit: Yes.

Mr. McKnight: Is that consistent over the last five years you have operated the ARD-31?

Mr. Montpetit: No. It would depend a lot as to the timing of this. In other words, if you are quoting on the use of the drydock in open season, that would be one price. If you are quoting in terms of having the drydock used during the ice period, that is another. But the average would be $40,000.

Mr. McKnight: That is the average. When you make those flat rate charges, is it correlated to the value of the ARD-31?

Mr. Montpetit: No, not necessarily. It is correlated to the cost of operating it.

Mr. McKnight: What would the value of the ARD-31 be if it was on the market today?

[*Traduction*]

M. Montpetit: Non, on ne réalisait pas de profits et tous les fonds recueillis étaient versés au crédit de l'Armée de l'air américaine.

M. McKnight: Y a-t-il d'autres coûts inhérents à l'entretien du ARD-31? Quels sont les coûts que prend en charge votre société?

M. Montpetit: Il y a les frais d'entretien, bien entendu.

M. McKnight: À combien s'élèvent-ils?

M. Montpetit: Qu'entendez-vous par là?

M. McKnight: Vous avez dit qu'il y avait des frais d'entretien. Que sont-ils exactement?

M. Montpetit: Il s'agit d'un navire. Je ne vais pas vous dévoiler ces coûts à moins que l'Armée de l'air américaine n'ait envie de vous les divulguer. Mais un navire doit être entretenu. Il faut le repeindre, il faut nettoyer les réservoirs, il faut faire toutes sortes de choses que vous connaissez sûrement.

M. McKnight: Votre société facture-t-elle des frais d'administration à l'Armée de l'air américaine?

M. Montpetit: Non, pas du tout.

M. McKnight: Facturez-vous des frais à une autre société ou à un autre organisme? Imposez-vous des frais pour l'administration du ARD-31?

M. Montpetit: Nous en tenons compte dans notre barème des tarifs.

M. McKnight: Mais vous n'avez pas de frais administratifs fixes que vous facturez à une autre organisation?

M. Montpetit: Pas en tant que tels. Nous percevons une redevance journalière pour l'usage de la cale sèche. C'est un tarif fixe.

M. McKnight: Et à combien s'élève-il?

M. Montpetit: À l'heure actuelle, il s'agit de $40 000 par jour.

M. McKnight: Vous avez bien dit 40 par jour?

M. Montpetit: Oui.

M. McKnight: Est-ce que c'est ce que vous faites depuis les 5 dernières années où vous avez la responsabilité de l'A.R.D.-31?

M. Montpetit: Non. Tout dépend du moment. En d'autres termes, l'usage de la cale sèche en saison ouverte comporte un certain prix. Mais au début de la saison des glaces, le prix change. La moyenne est d'environ $40 000.

M. McKnight: C'est donc une moyenne. Lorsque vous déterminez ces prix fixes, vous fondez-vous sur la valeur de l'ARD-31?

M. Montpetit: Non, pas nécessairement. Nous nous fondons sur les frais d'entretien.

M. McKnight: Quelle serait la valeur de l'ARD-31 s'il était mis sur le marché?

[*Text*]

Mr. Montpetit: I would not venture to say at the moment. I would give you an opinion, but I am not willing to give an opinion. I do not know what the value is.

Mr. McKnight: As the Chief Executive Officer of a company that operates a facility, I would think that you would have an opinion that would be fairly valid as to the value of that vessel.

Mr. Montpetit: It is conjecture at this point. My opinion is based on facts I might have or might think I have. Until you put it to the market, I cannot tell you the value.

Mr. McKnight: Let us just say that, if somebody was going to bring in a floating drydock to replace the ARD-31, what would it cost them?

Mr. Montpetit: I do not know what Dome paid for theirs, which they brought in two years ago.

Mr. McKnight: That is a different vessel, though. That is a much larger vessel than the ARD-31.

Mr. Montpetit: Yes, but it is an ARD. You cannot duplicate an ARD-31. It would not be built again. ATL brought one in last year from Japan. I have no idea what they paid for it.

Mr. McKnight: Are you saying ATL brought one in?

Mr. Montpetit: Yes.

Mr. McKnight: You have been operating a vessel without any capital affixed to it. You do not seem to be able to tell me whether there are administration charges, so I will assume there is not.

Mr. Montpetit: I am sorry. I did not say there was no administration charge. Your question was, as I remember, whether we fix an administration charge to the customer we service.

• 1045

Mr. McKnight: To any body—the United States Air Force, another corporate company, another government.

Mr. Montpetit: The United States Air Force until five years ago, undertook the cost of operating that drydock so they paid for everything, less whatever we collected locally. Okay?

Mr. McKnight: Yes.

Mr. Montpetit: They paid for our own administration and they paid for any legitimate expenses, if you wish, because the coast at that time, was operating at cost. That was the way the contract was. The minute that we started to operate with our vessel on the coast, we are charging regular rates which are filed with the CTC and which are legitimate rates.

Mr. McKnight: I will ask the question again, Mr. Chairman. In the last five years have you had to pay an administration charge to any other government, non-government body for the use of the ARD 31?

[*Translation*]

M. Montpetit: Je l'ignore. Je ne pourrais que vous donner une opinion personnelle et je n'en ai pas envie. Je ne connais pas la valeur de cette installation.

M. McKnight: En tant que directeur de la société responsable du fonctionnement d'une installation, vous devez au moins avoir une opinion assez juste de la valeur du navire.

M. Montpetit: C'est une question de jugement. Mon opinion est fondée sur les faits que j'ai ou que je pense avoir. Je ne pourrais pas vous donner d'opinion quand à la valeur du navire s'il n'est pas mis sur le marché.

M. McKnight: Alors disons que quelqu'un veuille installer une cale sèche pour remplacer le ARD-31. Combien cela coûterait-il?

M. Montpetit: J'ignore ce que Dome a payé pour ses installations, qui ne remontent qu'à 2 ans.

M. McKnight: Mais il s'agit d'un navire différent qui est beaucoup plus gros que le ARD-31.

M. Montpetit: Oui, mais c'est un ARD. On ne peut pas reproduire le ARD-31. On ne peut pas en reconstruire un pareil. ATL en a importé un du Japon l'année dernière. Mais je n'ai aucune idée du coût.

M. McKnight: Vous dites que l'ATL en a importé un?

M. Montpetit: Oui.

M. McKnight: Donc vous administrez un navire sans avoir aucune idée de sa valeur. Vous semblez incapable de me dire s'il y a des frais d'administration et je dois donc en déduire qu'il n'y en a pas.

M. Montpetit: Je m'excuse. Je n'ai pas dit qu'il n'y avait pas de frais d'administration. Vous m'avez demandé si nous facturions des frais d'administration à nos clients.

M. McKnight: À quelque organisme que ce soit—à l'Armée de l'air américaine, à une autre société, à un autre gouvernement.

M. Montpetit: Jusqu'à qu'il y a cinq ans, l'Armée de l'air américaine assumait les frais de cette installation. Alors elle payait tout, moins ce que nous prélevions localement. D'accord?

M. McKnight: Oui.

M. Montpetit: Elle payait pour notre administration et pour toute dépense légitime parce qu'à l'époque nous utilisions un système de prix coûtant. C'est le contrat que nous avions. Dès que nous avons commencé à utiliser notre propre navire sur la côte, nous avons imposé des tarifs réguliers qui sont déposés auprès de la C.C.T. et qui sont légitimes.

M. McKnight: Je vais poser la question encore une fois, monsieur le président, j'aimerais savoir si, au cours des cinq dernières années, vous avez payé des frais d'administration à un autre gouvernement, ou à un organisme non gouvernemental pour l'utilisation du ARD 31?

[*Texte*]

Mr. Montpetit: To the governments, no.

Mr. McKnight: Or a non-government body.

Mr. Montpetit: Or non-government body. We never paid. The administration charge we have is internal. It is our own cost, but we do not charge that outside except in the fee that we would charge for the use of the drydock.

Mr. McKnight: Okay. Then you have a competitor now who has brought in a vessel to compete with you.

Mr. Montpetit: Yes.

Mr. McKnight: We do not know what it costs to bring it in. You have been operating a vessel without cost, without capital cost, without outside administration costs and yet are not showing a profit in the last three years. Your competitor has brought one in from Japan; I cannot even guess at the cost of that vessel. Why would they bring in a vessel at their own cost, expect to operate it in a commercial way with a capital cost affixed to it, with administration affixed to it, when you have one that is there now. Is there congestion? Are you not able to service your customers?

Mr. Montpetit: Well, we would have gladly kept on servicing Arctic Transportation. It was a very important customer. However, for a reason of their own, and I certainly cannot answer for them . . . You also have to understand how the Beaufort Sea works. Anybody operating in the Beaufort Sea in the offshore market, has to have his equipment ready for a certain date. That is paramount to their existence.

Consequently they are not willing to stand in line and be serviced whenever the one drydock can do it. So I assume this is a great factor in their decieion because ATL has certainly grown in size and they just decided that they would be more independent with their own drydock.

Mr. McKnight: Does part of the lease agreement or the undertaking that you have between your company and the USAF, call for your company's notifying the USAF or the United States government regarding the commercial activities that you have been involved in and whether there is a profit in any of those years, or a loss?

Mr. Montpetit: There is no such thing in the contract, let me put it that way.

Mr. McKnight: Are there any requirements outside of the contract that you would find necessary to report to the United States government or the United States Air Force?

Mr. Montpetit: Well, as a matter of courtesy, we discuss all our commercial enterprise —I should not say all, but at least as far as it concerns the drydock—with the USAF people, but that has nothing to do with what the agreement is.

Mr. McKnight: But you have notified them. You said that two years ago you broke even, three years ago you broke even.

Mr. Montpetit: I said that three years ago we . . .

[*Traduction*]

M. Montpetit: À aucun autre gouvernement, non.

M. McKnight: Ou à un organisme non gouvernemental.

M. Montpetit: Ni non plus à un organisme non gouvernemental. Nos frais d'administration sont internes. Il s'agit de nos propres coûts. Nous ne les facturont à personne, hormis de les intégrer dans la redevance que nous percevons pour l'utilisation de la cale sèche.

M. McKnight: D'accord. Vous avez donc maintenant un concurrent qui a son propre navire.

M. Montpetit: Oui.

M. McKnight: Nous ne savons pas ce que ce navire a coûté. Vous exploitez un navire sans coût d'investissement, sans frais administratif extérieur mais vous n'avez enregistré aucun profit au cours des trois dernières années. Votre concurrent a importé un navire du Japon, je n'ai aucune idée de son prix. Je me demande pourquoi il ont importé ce navire à leurs frais, comment ils peuvent s'attendre à le rentabiliser, récupérer l'investissement et les frais d'exploitation alors que vous avez déjà une installation semblable sur place. Y a-t-il congestion chez vous? N'êtes-vous pas capables de répondre aux besoins de vos clients?

M. Montpetit: Nous aurions bien voulu continuer d'offrir nos services à *Arctic Transportation.* C'est un gros client. Toutefois, pour une raison bien personnelle, et je ne suis pas en mesure de répondre en leur nom . . . Mais il faut comprendre l'environnement de la mer de Beaufort. Toute les entreprises aux larges des côtes ont besoin de leur équipement à une date précise. Il y va de leur survie.

C'est pourquoi personne ne veut faire la queue et attendre son tour à une seule cale sèche. Je suppose que c'est un des facteurs qui a motivé leur décision parce que *A.T.L.* a pris beaucoup d'importance, et a dû penser qu'elle serait plus autonome avec sa propre cale sèche.

M. McKnight: Y a-t-il une disposition dans votre bail ou dans votre entente avec l'USAF qui vous oblige à informer l'Armée de l'air américaine ou le gouvernement américain de vos activités commerciales, de vos profits ou pertes?

M. Montpetit: Il n'y a aucune disposition semblable dans notre contrat.

M. McKnight: Existe-t-il d'autres exigences, hors-contrat, qui vous obligeraient à faire rapport au gouvernement américain ou à l'Armée de l'air américaine?

M. Montpetit: Eh bien, par simple courtoisie, nous discutons de toute notre exploitation commerciale—je ne devrais pas dire de toute mais du moins en ce qui concerne la cale sèche—avec les représentants de l'Armée de l'air américaine, mais cela n'a rien de contractuel.

M. McKnight: Mais vous les tenez au courant. Et vous avez dit qu'il y a deux ans ou trois ans vous aviez juste équilibré votre bilan.

M. Montpetit: Je dis qu'il y a trois ans, nous . . .

[*Text*]

Mr. McKnight: Which years are we talking aoubt? We are talking about 1981 and 1982 statements now.

Mr. Montpetit: Let us say the last five years. The first two years of those five years we broke even. The next two years after that we made a profit. Last year we had a loss, and the total of the last three years is a loss.

Mr. McKnight: Oh, that is different than you led me to believe. I am sorry if I misunderstood you then, Mr. Montpetit. I understood that you had lost money in the last three years, from your statement before.

Mr. Montpetit: Yes, if you put the three years together, and this is what I was trying to explain.

The Chairman: I think that is what Mr. Montpetit said, if you put the three years together there was a loss.

Mr. McKnight: But then if we put the five years together, what have we got?

• 1050

Mr. Montpetit: We still have a loss because the first two were both break-even years.

Mr. McKnight: So you broke even in two years, made a profit in two years and had a loss carried in one year.

My time is running, Mr. Chairman, but I find it difficult when Arctic Transportation Limited—we used to be a customer of yours—has brought in a vessel of their own. I know the spring comes and you have to lift the vessels that have been frozen in and they have to be repaired. Is this the busy time? Are you completely booked during that time of year?

Mr. Montpetit: No, not at the moment, because there are two new drydocks in the area. We used to service Dome and we used to service ATL.

Mr. McKnight: When did the Dome vessel come in?

Mr. Montpetit: The Dome vessel came in three seasons ago, I guess.

Mr. McKnight: So about four years ago, the Dome vessel came in.

Mr. Montpetit: No, three years ago, and the vessel for ATL came in last year.

Mr. McKnight: It came in the last season? It was there and used?

Mr. Montpetit: Yes.

Mr. McKnight: But when Dome was in, you made profit in those years.

Mr. Montpetit: Yes, of course, but we could not take their big ships and that is what forced them to bring in . . .

Mr. McKnight: No, no, when Dome's vessel was there, you made a profit.

[*Translation*]

M. McKnight: Mais de quelles années parlons-nous? Nous parlons des bilans de 1981 et de 1982.

M. Montpetit: Disons les cinq dernières années. Les deux premières de ces cinq années, nous sommes arrivés juste. Les deux années suivantes, nous avons réalisé un profit. Et enfin, l'année dernière, nous avons enregistré une perte et au total, pour les trois dernières années, nous sommes en déficit.

M. McKnight: Mais ce n'est pas du tout ce que vous m'aviez donné à croire. Je m'excuse si je vous ai mal compris, monsieur Montpetit. J'avais compris que vous aviez perdu de l'argent au cours des trois dernières années, d'après ce que vous avez dit tout à l'heure.

M. Montpetit: Si l'on regarde ces trois années ensemble, c'est ce que j'essayais de vous expliquer.

Le président: Je pense que c'est bien ce que M. Montpetit a dit, à savoir, qu'en regardant ces trois années ensemble, ils avaient enregistré une perte.

M. McKnight: Mais si l'on regarde les cinq années ensemble, qu'en est-il?

M. Montpetit: Nous avons encore une perte parce que les deux dernières années nous sommes arrivés juste.

M. McKnight: Donc, vous êtes arrivés juste pendant deux ans, vous avez réalisé un profit pendant deux ans et une perte la dernière année.

Je vais commencer à manquer de temps, monsieur le président, je trouve assez difficile de comprendre que l'*Arctic Transportation Limited*—nous sommes un de vos anciens clients—ait importé son propre navire. Je sais qu'au printemps, il faut lever les navires qui sont restés pris dans la glace et les réparer. Est-ce la période de pointe? Êtes-vous débordés à cette période de l'année?

M. Montpetit: Non, pas à l'heure actuelle, parce qu'il y a deux nouvelles cales sèches dans la région. Nous fournissions anciennement nos services à Dome et ATL.

M. McKnight: Quand le navire de Dome est-il arrivé?

M. Montpetit: Je pense qu'il est arrivé il y a trois saisons.

M. McKnight: Donc, il y a environ quatre ans.

M. Montpetit: Non, il y a trois ans et le navire de l'ATL est arrivé l'année dernière.

M. McKnight: Il est arrivé la saison dernière? Il était là et il a servi?

M. Montpetit: Oui.

M. McKnight: Mais vous avez quand même réalisé des profits pendant les années où le navire de Dome était en place.

M. Montpetit: Oui, bien entendu, mais nous ne pouvions pas prendre leurs gros navires et c'est ce qui les a obligés à . . .

M. McKnight: Non, non, je veux dire que, même avec le navire de Dome en place, vous avez réalisé des profits.

[*Texte*]

Mr. Montpetit: No, no, we broke even.

Mr. McKnight: Mr. Chairman, the Dome vessel came in three years ago?

Mr. Montpetit: Yes, that is the time we lost Dome as a customer.

Mr. McKnight: And last year you lost money.

Mr. Montpetit: Yes.

Mr. McKnight: The year before you made money . . .

Mr. Montpetit: Yes.

Mr. McKnight: —and the year before you made money . . .

Mr. Montpetit: Yes.

Mr. McKnight: —and that is three years.

Mr. Montpetit: That was three years, yes.

Mr. McKnight: Dome came in three years ago and had their vessel operating, and in two of those three years that the Dome vessel was there, you made a profit.

Mr. Montpetit: I cannot remember how many days Dome might have used it in those years. Last year we did not have any customers, so neither Dome nor ATL used the vessel. The year before, I just cannot remember now who was on the drydock; but I would assume from memory that the last time we saw a vessel from Dome would be three years ago, and I cannot tell you for how long. It could be two days; it could be three days; it could be . . .

Mr. McKnight: My information is that the cost per day of the Dome vessel is $100,000.

Mr. Montpetit: I would say that should be about right, yes.

Mr. McKnight: And yours is $40,000?

Mr. Montpetit: Yes.

Mr. McKnight: Do you know what ATL's charge is?

Mr. Montpetit: I think you had better ask them. I really do not know and I would hate to start throwing figures around as to what they charge, because officially I do not know.

Mr. McKnight: Mr. Chairman, I will put it this way: Have you made an offer to the United States Air Force to buy the ARD-31?

Mr. Montpetit: Yes.

Mr. McKnight: You made an offer to buy it for $1 or $2 . . . ?

The Chairman: On that one, I would think the witness would be justified in calling it proprietary information, because I can see it would put them at a competitive disadvantage to answer. However, I will leave it to the witness.

Mr. Montpetit: I certainly do not want to mention the price, but you asked me first if we had made an offer. Yes, we have made offers, and not only one; we have made more than one. But eventually, I am pretty sure we will acquire the ARD-31.

[*Traduction*]

M. Montpetit: Non, nous sommes arrivés juste.

M. McKnight: Monsieur le président, le navire de Dome a été installé il y a trois ans?

M. Montpetit: Oui, c'est à peu près l'époque à laquelle nous avons perdu la clientèle de Dome.

M. McKnight: Et vous avez perdu de l'argent l'année dernière.

M. Montpetit: Oui.

M. McKnight: Mais vous aviez réalisé des profits l'année précédente . . .

M. Montpetit: Oui.

M. McKnight: . . . et l'année précédente aussi . . .

M. Montpetit: Oui.

M. McKnight: Cela fait donc trois ans.

M. Montpetit: Oui, cela fait trois ans.

M. McKnight: Dome a installé son navire il y a trois ans et pendant deux de ces trois années, vous avez réalisé un profit.

M. Montpetit: Je ne sais pas combien de jours Dome a utilisé son navire pendant ces années. L'année dernière, nous n'avons eu aucun client alors ni Dome ni ATL n'ont utilisé notre navire. Mais l'année d'avant, je ne me souviens pas qui utilisait la cale sèche, mais il me semble me rappeler que la dernière fois que nous avons vu un navire de Dome remonte à trois ans et je ne sais pas quelle a été la durée de son séjour. C'était peut-être deux jours ou trois, ou peut-être encore . . .

M. McKnight: Je crois savoir que le prix d'utilisation du navire de Dome est de 100,000$ par jour.

M. Montpetit: Je pense que c'est juste.

M. McKnight: Et le vôtre s'élève à 40,000$?

M. Montpetit: Oui.

M. McKnight: Connaissez-vous le prix de l'ATL?

M. Montpetit: Je pense qu'il vaudrait mieux leur demander vous-même. Je l'ignore et je ne voudrais rien inventer car je ne le sais pas, officiellement.

M. McKnight: Monsieur le président, j'aimerais savoir si vous avez offert à l'Armée de l'air américaine d'acheter le ARD-31?

M. Montpetit: Oui.

M. McKnight: Vous lui avez proposé de l'acheter pour 1$ ou 2$?

Le président: Je pense que le témoin pourrait très bien dire qu'il s'agit là d'un renseignement confidentiel parce que s'il répond à cette question, il risque de se nuire sur le plan concurrentiel. Mais je laisse le soin au témoin de décider s'il veut répondre ou non.

M. Montpetit: Je ne veux pas parler de prix, mais vous m'avez d'abord demandé si nous avions fait une offre. Oui, nous avons fait plusieurs offres, plus d'une. Je suis à peu près certain que nous finirons par pouvoir acheter le ARD-31.

[*Text*]

Mr. McKnight: You have made an offer, so obviously the offer on a portion of your business which you say has lost money in the last three years would not be very substantial for the purchase of that vessel, if you are operating at a loss now without any capital cost, with only internal administration.

Mr. Montpetit: But the offer is based on the fact that our fleet requires a drydock. Let me put it that way. In the southern end, we have a synchro-lift which provides the same thing, but you must remember that we operate on the coast. We are 3,000 miles from nowhere. We need that type of support, and that is the reason it was brought in to start with. Mind you, in those days the coast was not what it is today, but in the long-term picture, Northern Transportation should have a drydock as part of its equipment.

• 1055

Mr. McKnight: Just in closing, Mr. Chairman, on this round. The offer to the USAF to purchase the ARD-31, because of the need for your own fleet to be serviced by that vessel and your loss picture over the last three years, as you describe it, would make me wonder about the daily charge. If you are charging yourself, if you are charging your own company for the repair of your own vessels at an adequate price, to break even or generate a profit with the vessel, but you say you need the vessel, will that change the profit picture of your company if you purchase the vessel and continue to service your own vessels?

Mr. Montpetit: You know, when you are looking for a market, as we are, with a piece of equipment of that size, you can go and try to steal customers from another one if you wish. It all depends on the utilization you want out of the vessel and what you need to break even.

At the moment we are not quite that free, if you wish, because we do not own the vessel. But eventually we will own the vessel, at least I am making a projection that we will.

The Chairman: Your final question, Mr. McKnight.

Mr. McKnight: I just wonder now. There is Dome and there is ATL and yourselves with the dry dock facility. You have been losing money in the operation of your dry dock. Would it not be more beneficial if you went to ATL?

Mr. Montpetit: Well, at least not in the way we see it, not from management's viewpoint.

Mr. McKnight: Is there any way . . .

Mr. Montpetit: What is your rationale?

Mr. McKnight: I am asking you, is there any way that the agreement you have with the USAF constrains you from charging the commercial value of your services with their vessel for repair of your own vessels and other vessels in the area?

[*Translation*]

M. McKnight: Vous avez fait une offre, donc, bien entendu, l'offre sur une partie de votre entreprise qui a réalisé une perte au cours des trois dernières années ne serait pas considérable, je veux parler de l'achat du navire, si vous fonctionnez à perte sans coût en capital avec seulement des frais d'administration interne.

M. Montpetit: Mais l'offre est fondée sur le fait que notre flotte a besoin d'une cale sèche. En effet, dans la région du sud, nous avons un monte-charge synchronisé qui fournit les mêmes services. Mais n'oubliez pas que nous desservons la côte. Nous sommes situés à 3,000 milles au milieu de nulle part. Nous avons besoin de ce genre d'installation et c'est pourquoi elle a été achetée au départ. La côte n'était pas ce qu'elle est aujourd'hui à cette époque, soit, mais à long terme, Northern transportation devra disposer de sa propre cale sèche.

M. McKnight: Je voudrais faire une dernière observation, monsieur le président, avant que mon temps pour ce tour ne soit complètement écoulé. L'offre faite à l'USAF pour l'achat de l'ARD-31, parce que vous avez besoin de ce navire pour votre propre flotte, et la perte réalisée au cours des trois dernières années, selon vos explications, me font remettre en question vos taux journaliers. Si vous vous comptabilisez une redevance appropriée pour la réparation de vos propres navires, de manière à arriver juste ou à réaliser un profit, d'accord. Mais vous dites que vous avez besoin du navire. J'aimerais savoir si le profil des profits changera si vous achetez le navire et continuez à vous occuper de vos navires?

M. Montpetit: Vous savez, lorsqu'on cherche un marché, comme c'est notre cas, pour une pièce d'équipement de cette taille, on peut toujours essayer d'aller voler des clients à quelqu'un d'autre. Tout dépend de l'usage qu'on veut faire du navire et des montants nécessaires pour équilibrer les comptes.

Nous ne sommes pas aussi libres, à l'heure actuelle, parce que nous ne sommes pas propriétaires du navire. Je pense que nous finirons par l'acheter, du moins je le prévois.

Le président: Votre dernière question, monsieur McKnight.

M. McKnight: Donc, Dome, l'ATL et vous-même avez tous trois des cales sèches. Vous avez enregistré une perte. Ne serait-il pas plus avantageux pour vous d'aller chez ATL?

M. Montpetit: Pas de notre point de vue, du point de vue ma direction.

M. McKnight: N'y aurait-il pas moyen . . .

M. Montpetit: Sur quoi vous fondez-vous pour arriver à cette conclusion?

M. McKnight: J'aimerais savoir si l'accord que vous avez conclu avec l'USAF ne vous empêche pas de facturer des frais équivalants à la valeur commerciale de vos services pour la réparation de vos propres navires et d'autres navires?

[*Texte*]

Mr. Montpetit: We have never had any fees set by the United States Air Force. Whatever we did charge customers was generated internally by ourselves. So consequently there is no constraint along those lines, if you wish.

The question here is that you are assuming because we lost money in one year that this is going to be the pattern forever. We are a commercial operation and we look after our dollars and we will be making money.

Mr. McKnight: I am not assuming that. If I was the United States Air Force I would assume that you were undercharging yourself for the use of your vessel . . .

Mr. Montpetit: What has that got to do with the Air Force?

Mr. McKnight: —so that you could negotiate a better deal to acquire the ARD-31.

Mr. Montpetit: Well, we do not have those kinds of ideas, believe me. We are straightforward in our business with the Air Force and we have been dealing with them since 1955. I can assure you we have only had good relations. If we were to use tactics such as you suggest, a long time ago we would have been out of the door, I can assure you.

The Chairman: Thank you, Mr. McKnight.

You wanted on the second round, Mr. Benjamin?

Mr. Benjamin: Yes, I have a couple of quickies.

The Chairman: Mr. Shields.

Mr. Shields: Mr. Chairman, I would just like to go back to the Athabasca system, the abandoned Athabasca system, and so on. I guess the main question I would have to ask is why, after 50 years of operation, were public hearings not held before NTCL abandoned the system?

The Chairman: If I may interject here. I believe the witnesses said they gave notice to the Department of Transport and to the CTC. Therefore I suspect that the answer to that question should properly come from the CTC. However . . .

Mr. Shields: Well I will put it another way then. Did Northern Transportation Company Limited not feel, on giving notice to the CTC, that they had an obligation to the communities they were serving on that system to hold public hearings with them and to discuss the future?

Mr. Montpetit: Well to answer . . . I think your first question maybe is a little easier. My understanding is that CTC did survey the area and did visit the communities. What I am also certain about is that they did not hold public hearings *per se*, but they did go to the communities and find out their reaction. We had nothing to do with this. As the chairman said, this is a prerogative of the Canadian Transport Commission. We advised the Canadian Transport Commission almost three years before we pulled out, and as surely as I am here, that is a fair warning. We advised the Minister the same way, so I do not know why we should be chastised now, for not considering the public.

[*Traduction*]

M. Montpetit: L'USAF ne nous a jamais imposé le montant de nos tarifs. C'est à nous de décider ce que nous chargeons aux clients. Donc il n'y a aucune limite semblable.

Vous semblez croire que le fait que nous ayons perdu de l'argent une année signifie que nous en perdrons toujours. Il s'agit d'une entreprise commerciale, nous veillons à notre investissement et nous réaliserons des profits.

M. McKnight: Je ne le suppose pas du tout. Mais si j'étais un représentant de l'USAF, je présumerais que vous vous facturez à vous-même des tarifs trop bas pour l'usage de votre navire . . .

M. Montpetit: Qu'est-ce que cela a à avoir avec l'USAF?

M. McKnight: . . . de manière à vous permettre de négocier un meilleur prix pour l'achat de l'ARD.

M. Montpetit: Eh bien, nous n'avons jamais pensé à cela. Nous sommes très honnêtes dans nos transactions avec l'USAF et nous traitons avec elle depuis 1955. Je suis en mesure de vous assurer que nos relations ont toujours été excellentes. Si nous utilisions des stratégies comme celles que vous venez de décrire, il y a très longtemps que nous ne serions plus en affaires.

Le président: Merci, monsieur McKnight.

Vous vouliez mettre votre nom pour le deuxième, tour monsieur Benjamin?

M. Benjamin: Oui, j'ai une ou deux brèves questions à poser.

Le président: Monsieur Shields.

M. Shields: Monsieur le président, j'aimerais revenir à la question du système Athabasca et de son abandon. J'aimerais savoir pourquoi, après 50 ans d'activité, on n'a pas tenu d'audience publique avant que la S.T.N.L. ne supprime ce service?

Le président: J'aimerais intervenir ici. Je pense que les témoins ont déjà dit qu'ils avaient informé le ministère des Transports et la C.C.T. Je soupçonne par conséquent que c'est à la C.C.T. de répondre à cette question. Toutefois . . .

M. Shields: Je pourrais poser cette question d'une autre façon. La Société de transports du nord limitée n'a-t-elle pas pensé, au moment d'informer la C.C.T., qu'elle était moralement obligée de tenir des audiences publiques dans les collectivités qu'elle désservait pour discuter de l'avenir.

M. Montpetit: Je pense qu'il aurait été plus facile de répondre à votre première question. Je crois savoir que la C.C.T. a effectué une étude de la région et a visité les collectivités concernées. Ils n'ont pas tenu d'audiences publiques à proprement parler, mais ils sont allés dans les collectivités pour prendre le pouls. Nous n'y avons pas participé. Comme le président l'a dit, c'est le privilège de la Commission canadienne des transports. Nous avons informé la C.C.T. près de trois ans avant de nous retirer de la région et je pense que c'est amplement suffisant. Nous avons informé le ministre de la même manière et je ne vois pas pourquoi l'on nous blâmerait maintenant de ne pas avoir tenu compte du public.

[*Text*]

• 1100

Mr. Shields: Mr. Chairman, I do not wish to answer that, but I would like to suggest that the news releases all indicated that NTCL would still be operating for at least a couple of more years. The news releases that I have privy to, or at least the people in the communities, indicated they were convinced that NTCL would by applying for running rights on the Athabasca at the hearings held recently in Fort MacMurray to determine who were going to get those running rights. Why would that happen?

Mr. Montpetit: I am not sure that I understand your questions correctly. We had made a decision almost three years ago and we remained for two years, not as a directive but at the request of the Minister. We took a loss of $1 million. It seems to me that we have done our part.

Mr. Shields: Talking about that loss, how much do you plan on losing on that operation in this next season?

Mr. Montpetit: We will not be in there next season.

Mr. Shields: So you are not going to lose any money?

Mr. Montpetit: Not as far as the Athabasca operation is concerned.

Mr. Shields: Well, how would the $300,000 that you are paying for taxes . . .

Mr. Montpetit: Well, that is . . .

Mr. Shields: Now, just a minute. That is part of the operation.

Mr. Montpetit: That is not part of the operation.

Mr. Shields: It would seem to me that the operation in Fort McMurray, or the land holding in Fort McMurray, is going to have no revenue. It is going to cost the company $300,000, which is $100,000 less than the total operating loss of the system, and I assume the taxes were part of the operations of the system. Is that correct or not?

Mr. Montpetit: No, that is correct.

Mr. Shields: So what we have done is abandon the system on the Athabasca for $100,000 a year.

Mr. Montpetit: That is not quite correct, because . . .

Mr. Shields: Explain it to me.

Mr. Montpetit: For one thing, your revenue; when you are only operating at the minimum level, you need the tonnage. The last year we were there, which was the past year, it was around 12,000 tonnes. Of that 12,000 tonnes, there was 23% which was retrograde cargo which will not reappear. Our best guesstimate is that the best you are going to do now, is operate around 8,000 tonnes—that is the top end of the thing . . . possibly down to 5,000 tonnes. At that point, your loss is not going to be $100,000 but your losses—I am talking about our company, I am not talking about Andy Frame or whatever—are going to probably be $.5 million, aside from the tax. He is not unionized, so he can operate a lot cheaper. He has not got any infrastructure. He can operate a lot cheaper. The fact that we do have the infrastructure—we have to deal with it eventually. The corporate cost of $300,000, which you keep

[*Translation*]

M. Shields: Monsieur le président, je n'ai pas envie de répondre à cette question, mais les médias ont tous laissé entendre que la S.T.N.L. continuera d'exercer ses activités pendant au moins un ou deux ans. Les communiqués de presse que j'ai vus, ou du moins les membres des collectivités étaient persuadés que la S.T.N.L. allait demander des droits de transport sur l'Athabasca aux audiences tenues dernièrement à Fort MacMurray pour savoir qui allait obtenir ces droits. Comment cela se fait-il?

M. Montpetit: Je ne suis pas certain de bien comprendre votre question. Nous avons pris une décision il y a trois ans et nous sommes restés deux ans à la demande du ministre. Nous avons essuyé une perte d'un million de dollars. Il me semble que nous avons fait notre part.

M. Shields: Pour ce qui concerne cette perte, justement, combien avez-vous prévu de perdre la saison prochaine?

M. Montpetit: Nous ne serons pas là la saison prochaine.

M. Shields: Alors vous n'allez pas perdre d'argent?

M. Montpetit: Pas pour l'Athabasca.

M. Shields: Mais alors, les 300,000 dollars que vous payez en impôt . . .

M. Montpetit: Et bien, c'est . . .

M. Shields: Un instant. Cela fait partie de vos activités.

M. Montpetit: Non, ce n'est pas le cas.

M. Shields: Il me semble que vos activités à Fort McMurray, ou vos propriétés dans cette région, ne rapporteront pas de revenu. Votre société devra débourser 300,000 dollars, c'est-à-dire 100,000 dollars de moins que la perte totale d'exploitation du système et je suppose que les impôts rentraient dans les activités du système. Est-ce exact ou non?

M. Montpetit: Non, c'est exact.

M. Shields: Vous avez donc laissé tomber le système de l'Athabasca pour 100,000 dollars par année.

M. Montpetit: Ce n'est pas tout à fait juste, parce que . . .

M. Shields: Alors, expliquez-moi.

M. Montpetit: Premièrement, pour ce qui concerne le revenu, lorsque l'on exerce un minimum d'activité, on a besoin de tonnage. La dernière année de fonctionnement, l'année dernière, nous sommes arrivés à quelque 12,000 tonnes. De ces 12,000 tonnes, 23 p. 100 étaient des expéditions d'une fois qui ne reviendront pas. Donc selon nos prévisions les plus optimistes, notre maximum sera maintenant de 8,000 tonnes et peut-être même de 5,000 tonnes. Uonc il ne s'agira plus de perte de 100,000 dollars, mais de perte—je parle de notre société et non pas de Andy Frame ou de qui que ce soit—mais de quelque un demi-million de dollars, les impôts mis à part. L'autre n'a pas de syndicat, alors ses frais sont inférieurs. Il n'a pas d'infrastructure non plus. Nous avons une infrastructure—et nous devrons nous en occuper à un moment donné. Les coûts commerciaux de 300,000 dollars que vous n'arrêtez pas de

[*Texte*]

referring to, is borne by the company at the moment and is no longer the Athabasca operation. It is no longer a profit centre, so we have to take measures in order to save the shareholder, or to do the best we can for the shareholders, whether that is selling the property or whether that is developing it or whatever. But we just have not been to that point yet.

Mr. Shields: The point I am trying to make, Mr. Chairman, is that the company is still going to incur a loss on the Athabasca system, because of the large land holding in Fort McMurray and the taxes of approximately $300,000 that are paid on it. Is that correct?

Mr. Montpetit: That is correct, but that is not the Athabasca operation. That is a corporate loss. It is no longer the Athabasca operation.

Mr. Shields: Then you are telling me that it is a corporate loss now, but it was not considered a corporate loss when you were operating out of Athabasca, is that correct?

Mr. Montpetit: No, because we needed it for the operation. And in proper accounting terms—I am sure you agree—it is part of your operating cost. We finished two months ago and you are asking me to give you the disposition of the property. I do not know what it is going to be. I mean, this is not a decision that one makes overnight to deal with $5 million or $6 million, whatever that is.

• 1105

Mr. Shields: You said that three years ago you were planning to pull out of Fort McMurray; the land was there, and three years ago it was probably worth more than it is today.

Mr. Montpetit: Yes but we did not know three years ago whether we would be permitted to pull out of Fort McMurray. We gave them the advice that that was what we wanted to do, but we are subject to directives. We are not an independent company, our shareholder is the government, so it tells us what to do. We were never sure until the last season where we stood. I said here before that we were even requested at the last minute to leave the equipment on this side of the portage in case they might need it the next year.

The Chairman: Mr. Cameron.

Mr. Cameron: Mr. Chairman, we were quite prepared to stay in the Athabasca if we could stay and not lose money. We presented ways that we thought we could do that. We were not able to obtain that kind of a situation, and we were not prepared to go on losing money indefinitely in the Athabasca. Therefore, we pulled out. We would have liked to have stayed in the Athabasca.

Mr. Shields: It is recognized that a company does not like to make a decision that is going to lose money, and I would agree. I would probably be here chastising, or be critical of, a company which knowingly made decisions that would lose money, unless it was public policy and for the public good. I guess the point that I am trying to make is that the equipment

[*Traduction*]

mentionner sont assumés par la société et n'ont donc plus rien à voir avec les installations d'Athabasca. Ce n'est plus un centre de profit alors nous avons dû prendre des mesures pour protéger nos actionnaires ou faire notre possible pour eux, soit en vendant la propriété ou en la développant différemment. Mais nous ne sommes pas encore arrivés à ce point.

M. Shields: Ce à quoi j'essaie d'en venir, monsieur le président, c'est que la société va continuer d'enregistrer des pertes au titre de l'Athabasca, en raison des terrains de Fort McMurray et des taxes de quelque 300,000 dollars qui les frappent. N'est-ce pas exact?

M. Montpetit: C'est exact, mais ça n'a rien à voir avec l'Athabasca. Il s'agit d'un déficit de la société. Il ne s'agit plus du centre d'Athabasca.

M. Shields: Vous dites donc qu'il s'agit maintenant d'un déficit de la société, mais ce n'était pas le cas lorsque vous exerciez des activités dans cette région, n'est-ce pas?

M. Montpetit: Non, parce que nous en avions besoin pour nos activités. Et en termes d'une comptabilité saine—je suis persuadé que vous allez en convenir—cela fait partie des frais d'exploitation. Mais nous avons mis fin à nos activités il y a deux mois et vous me demandez de vous dire ce que l'on a fait de notre bien. Je ne sais pas ce qui se passera. Je veux dire que l'on ne peut pas prendre du jour au lendemain une décision de cinq millions ou de six millions de dollars.

M. Shields: Vous avez dit qu'il y a trois ans, vous aviez prévu de vous retirer de Fort McMurray; vous étiez propriétaire de ces terrains et il y a trois ans ils valaient probablement plus qu'aujourd'hui.

M. Montpetit: Oui, mais nous ne savions pas il y a trois ans si on nous allait nous autoriser à nous retirer de Fort McMurray. Nous avons informé les personnes compétentes de notre désir de nous retirer de l'endroit, mais nous devons obéir aux directives. Nous ne sommes pas une société autonome. Le gouvernement est notre actionnaire et c'est lui qui nous dit quoi faire. Nous ne savions pas avant la saison dernière où nous en étions au juste. J'ai déjà dit ici avant qu'on nous a même demandé de laisser l'équipement de ce côté du portage pour le cas où on en aurait besoin l'année suivante.

Le président: Monsieur Cameron.

M. Cameron: Monsieur le président, nous étions tout à fait disposés à rester en Athabasca s'il était possible de le faire sans perdre d'argent. Nous avons présenté des solutions de rechange en ce sens. Nous n'avons pas pu réaliser ces projets et nous n'étions pas disposés à continuer de fonctionner à perte indéfiniment dans cette région. Nous nous sommes donc retirés. Mais nous aurions préféré y rester.

M. Shields: C'est normal qu'une société n'ait pas envie de prendre une décision qui la mettra en déficit et je suis d'accord. Je ne pourrais m'empêcher de critiquer une société qui prend en connaissance de cause des décisions qui lui entraîneront des pertes à moins qu'il ne s'agisse d'une politique publique pour le bien du public. Ce à quoi j'essaie d'en venir

[*Text*]

was in place, the capital expenditures were made, the equipment had been written down. A corporate citizen of the north which serves the people for 50 years and then pulls out in that manner is reprehensible, I think.

Three people applied for the running rights. It bothers me that Andy Frame, a small operator, is able to go in there and operate, and you people are telling me that they do not have labour problems; they do not have a union and therefore they can pay cheaper. But they have a huge capital expenditure to get the vessels—the required barges and tugs to do it. NTCL has surplus equipment.

It would seem to me there is something wrong here. You are saying that if you have a monopoly on a situation and it is making a profit, fine. But as soon as it gets into competition with other companies . . . There were three of them, one guy from Calgary as you are aware. Three of them wanted the running rights because they saw it as a lucrative operation.

Mr. Montpetit: I think you are leaving out a very important part of the equation. The fact is that these people are getting 50% rate increase, and I am not even sure whether they can make a dollar at the 50% rate increase. We could not get that.

Mr. Shields: But 6 and 5 is over.

Mr. Montpetit: Not only with the 6 and 5, we could not get a rate increase more than 10% or 15% . . . Well, it is just not acceptable politically.

Mr. Shields: How much was NTCL charging their subsidiary, Grimshaw Trucking, for operating out of Fort McMurray, for their warehousing and for their truck terminal?

Mr. Montpetit: I do not have the figures here, but I would not mind giving them to you if I had. Just like anybody else, they paid regular rates when we rented them a corner of the property. Inter-companies pay for a part of my salary, they pay . . .

Mr. Shields: But I am asking you, has Grimshaw Trucking a terminal on NTCL land?

Mr. Montpetit: Yes.

Mr. Shields: They are paying you going Fort McMurray commercial rates, is that correct?

Mr. Montpetit: I cannot tell you for going commercial rates, because I have not stopped to compare them. But they are paying a fair rate to the parent company, let me put it that way.

Mr. Shields: How much are the northern camps paying for leasing the kitchen, equipment, the bunk houses and so on?

Mr. Montpetit: Where?

Mr. Shields: In Fort McMurray, on the land.

[*Translation*]

c'est que l'équipement était là, les investissements ont été faits et l'équipement a été amorti. Je pense que l'on ne peut que blâmer une société qui a offert ses services aux résidents du Nord pendant 50 ans et qui se retire de cette manière.

Trois personnes ont demandé les droits d'expédition. Cela me préoccupe qu'Andy Frame, un petit entrepreneur, puisse aller là-bas, exploiter la région et vous me dites qu'il n'a pas de problèmes de relations de travail, qu'il n'a pas de syndicat et qu'il peut donc payer des salaires inférieurs. Mais il leur a fallu investir énormément pour obtenir les navires, les barges et les remorqueurs nécessaires. Le S.T.M.L. avait de l'équipement excédentaire.

Je trouve qu'il y a quelque chose qui ne va pas. Vous dites que si vous avez le monopole et que vous réalisez un profit, que tout va bien. Mais dès qu'une société vous fait confiance . . . Il y en avait trois, dont un entrepreneur de Calgary, comme vous le savez. Trois personnes demandaient les droits d'expédition parce qu'il s'agit d'une activité rentable.

M. Montpetit: Je pense que vous avez laissé de côté un élément important de la question. N'oubliez pas que ces personnes ont obtenu une augmentation de tarif de 50 p. 100 et je ne suis pas persuadé qu'elles puissent réaliser un profit même avec cette augmentation. Nous n'avons pas pu l'obtenir.

M. Shields: Mais l'époque des 6 et 5 est révolue.

M. Montpetit: Sans les 6 et 5, nous n'avons même pas pu obtenir d'augmentation de plus de 10 ou 15 p. 100 . . . Ce n'est tout simplement pas acceptable sur le plan politique.

M. Shields: Et combien la S.T.N.L. facturait-elle à sa filiale, *Grimshaw Trucking*, pour ses activités à l'extérieur de Fort McMurray, pour l'entreposage et le centre de camionnage?

M. Montpetit: Je n'ai pas ces chiffres à portée de la main, mais je vous les donnerais si je les avais. Ils payaient, comme les autres, les loyers réguliers lorsque nous leur louions un petit coin de la propriété. Les sociétés versent une part de mon salaire . . .

M. Shields: Mais je vous demande si *Grimshaw Trucking* a un centre de camionnage sur un terrain qui appartient à la S.T.N.L.?

M. Montpetit: Oui.

M. Shields: Et cette société vous verse le loyer commercial courant pour Fort McMurray, n'est-ce pas?

M. Montpetit: Je ne me suis jamais arrêté à les comparer, alors je ne peux pas vous dire ce qu'il en est du taux commercial courant. Mais ils paient un taux juste à la société mère.

M. Shields: Combien les camps du Nord paient-ils pour la location de la cuisine, de l'équipement, des dortoirs et ainsi de suite?

M. Montpetit: Où?

M. Shields: À Fort McMurray, sur votre terrain.

[*Texte*]

• 1110

Mr. Montpetit: They are not any more. They have abandoned that; we have nobody.

Mr. Shields: They were up until months ago.

Mr. Montpetit: Yes, they were.

Mr. Shields: Just very recently.

Mr. Montpetit: All right, I will not argue, but I would say that of the last six months it has been on a caretaker basis.

Mr. Shields: But you see all the other operations . . . The bottle depot, for example: how much are they paying for renting the land and the space?

Mr. Montpetit: We do not charge for that land. The bottle depot, we figure, is an incidental requirement and we have been glad in the past to provide it.

Mr. Shields: So you are not charging anything for the bottle depot . . .

Mr. Montpetit: But we are charging Grimshaw for the use of the land and the warehouse part at Fort McMurray.

Mr. Shields: Grimshaw told me that, and I asked if it was at commercial rates. Is that secret information or could you make that available?

Mr. Montpetit: That is an intercompany rate and I could . . . If it is limited to NTCL and Grimshaw I would give it to you; but I would not, for instance, go into what we were charging for the leasing of the camp. I would consider that as proprietary information between a customer and ourselves and I do not see that I can truthfully, here or anywhere else, start to divulge the relation that we have with a customer—we could not be in business.

Mr. Shields: All right, I am not denying that, but, on the other hand, there has been a business set up, it is a bottle depot and you are quite free to tell me that you charge no rent for the land.

Mr. Montpetit: As far as I know, we are charging no rent for the bottle depot.

Mr. Shields: How about the rent? How much are you charging the City of Fort McMurray for that lease they have on your property?

Mr. Montpetit: You mean the City of Fort McMurray? They do not have any lease on our property that I know of.

Mr. Shields: I would suggest that you maybe check.

Mr. Montpetit: I am sure they do not.

Mr. Shields: I would suggest that you check it out, because . . .

Mr. Montpetit: I will gladly do that, but if they do it is news to me, let me put it that way, and I have been there a few years.

[*Traduction*]

M. Montpetit: Ils ne le sont plus. Ils ont abandonné cela, nous n'avons personne.

M. Shields: Ils l'étaient encore il y a quelques mois.

M. Montpetit: En effet, ils l'étaient.

M. Shields: Jusqu'à tout récemment.

M. Montpetit: Très bien, je ne le nierai pas, mais je dirai qu'au cours des six derniers mois c'était simplement pour l'entretien.

M. Shields: Mais vous voyez à toutes les autres activités . . . Pour le dépôt de bonbonnes, par exemple: combien paient-ils pour louer le terrain et l'espace?

M. Montpetit: Nous ne demandons rien pour le terrain. Selon nous, le dépôt de bonbonnes est une exigence connexe et par le passé nous leur avons fourni le terrain avec plaisir.

M. Shields: Donc vous ne demandez rien pour le dépôt de bonbonnes . . .

M. Montpetit: Mais nous facturons Grimshaw pour l'utilisation de la partie du terrain et de l'entrepôt de Fort McMurray.

M. Shields: C'est ce que m'a dit Grimshaw et j'ai demandé si c'était un taux commercial. Pouvez-vous nous fournir cette information ou est-ce confidentiel?

M. Montpetit: Il s'agit de taux intercompagnie et je peux vous les fournir si c'est limité à S.T.M.L. et à Grimshaw, toutefois, je ne vous divulguerai pas ceux que nous demandons pour la location du camp, par exemple. Je considère cela comme une information privilégiée entre un client et nous-mêmes et en toute vérité je ne vois pas comment je peux, ici ou ailleurs, divulguer les rapports que nous avons avec un client . . . Si c'était le cas nous ne pourrions pas faire d'affaires.

M. Shields: Très bien, je ne le conteste pas, mais, d'autre part, une affaire a été mise sur pied, il s'agit d'un dépôt de bonbonnes et vous êtes tout à fait libre de me dire que vous ne demandez aucun loyer pour le terrain.

M. Montpetit: À ma connaissance, nous ne demandons aucun loyer pour le dépôt de bonbonnes.

M. Shields: Parlons du loyer. Quel loyer demandez-vous à la ville de Fort McMurray pour le bail qu'ils détiennent sur votre propriété?

M. Montpetit: Vous voulez dire la ville de Fort McMurray? À ma connaissance, ils n'ont aucun bail sur nos propriétés.

M. Shields: Je vous suggère de vérifier la chose.

M. Montpetit: Je suis sûr qu'ils n'en ont pas.

M. Shields: Je vous suggère de vérifier, car . . .

M. Montpetit: Je le ferai avec plaisir, mais si c'est le cas, disons que c'est nouveau pour moi et je suis là depuis quelques années.

[*Text*]

Mr. Shields: Has NTCL been approached by many private firms to lease the property as Alberta Housing leases their property?

Mr. Montpetit: Not that I know of. All I know is that in the hectic days of Fort McMurray, when the tar sands thing was really going, we probably did get offers. At that time we were not considering it, because we needed the infrastructure. Tomorrow it might be something different.

Mr. Shields: All right, NTCL has property in Fort McMurray that is valued—I am sorry I have some notes here that I have picked up, Mr. Chairman—at $8 million.

Mr. Montpetit: Not $8 million, no. I think you said $5 million something and I think it is . . .

Mr. Shields: Value $8.459 million, in 1978 dollars.

Mr. Montpetit: The figures I seem to remember . . .

Mr. Shields: You are paying 65%, the mill rate is established on 65% of the 1978 dollar value.

Mr. Montpetit: If you are right on your $8 million I am not up to date on that one, because the last figures I remember on the evaluation were around $5 million something.

Mr. Shields: Okay, let us say $5 million and you were able to use very little of the property itself—it has the spur line, it has the railroad line coming in. If you had been able to get a decent return on the use of the land through Grimshaw Trucking, through the bottle depot, through other enterprises that maybe wanted to establish there in warehousing along the railroad, do you not think that would have offset the loss, more than offset the loss, that you were experiencing on the river system?

Mr. Montpetit: First, as I have said, until this past year we felt we needed the infrastructure. As to how much of that infrastructure you need, that is a question mark, but that is the way we felt and that was our decision.

Secondly, you might have more information than I have.

• 1115

I can tell you that I do not know of anybody that approached us to use that. The last one that ever did so was Syncrude. We let them use the siding when they were building the plant, and we did not charge them. We let them use the siding. In other words, they had to pay for the improvement and remove the improvement when they were finished. That is the last I know of any offer to us for use of the property.

The Chairman: Mr. Shields.

Mr. Shields: Yes, I just have one short question.

[*Translation*]

M. Shields: Y a-t-il beaucoup d'entreprises privées qui ont demandé à la S.T.N.L. de louer les propriétés à l'instar de la *Alberta Housing*?

M. Montpetit: Pas à ma connaissance. Tout ce que je sais c'est qu'à l'époque où il y avait une activité frénétique à Fort McMurray, lorsque ça bougeait vraiment pour les sables bitumineux, nous avons probablement reçu des offres. À l'époque, nous ne les avons pas retenues car nous avions besoin de l'infrastructure. Demain ce pourrait être totalement différent.

M. Shields: Très bien, à Fort McMurray la S.T.N.L. a des propriétés qui sont évaluées—je m'excuse, monsieur le président, j'ai des notes-là que j'ai ramassées—à 8 millions de dollars.

M. Montpetit: Non, pas 8 millions de dollars. Je pense que vous avez dit 5 millions de dollars et quelque et je pense que c'est . . .

M. Shields: Elles étaient évaluées à 8.459 millions de dollars en 1978.

M. Montpetit: Les chiffres dont je me souviens . . .

M. Shields: Vous payez 65 p. 100, le taux d'usine est calculé sur 65 p. 100 de l'évaluation de 1978.

M. Montpetit: Si vous avez raison au sujet du 8 millions de dollars, c'est que je ne suis pas à jour, car d'après de ce que je me souviens l'évaluation était d'environ 5 millions de dollars et quelque.

M. Shields: Bon, disons 5 millions de dollars et vous n'avez pas eu l'occasion de beaucoup utiliser cette propriété—il y a la ligne secondaire, la voie ferrée qui s'y rend. Ne croyez-vous pas que vous auriez pu contrebalancer, ou plus que contrebalancer la perte encourue sur le système de transport fluvial si vous aviez pu obtenir un rendement adéquat en louant ce terrain à *Grimshaw Trucking*, pour le dépôt de bonbonnes, ou à d'autres entreprises voulant établir des entrepôts le long de la voie ferrée?

M. Montpetit: D'abord, je répète, jusqu'à l'an dernier nous pensions avoir besoin de l'infrastructure. Quant à savoir si on a besoin de toute l'infrastructure, ça c'est une autre question, mais c'était là notre opinion et ce fut notre décision.

Deuxièmement, vous êtes peut-être plus informé que moi.

Je puis vous dire qu'à ma connaissance personne ne nous a approché pour utiliser ces propriétés. Le dernier qui l'a fait c'était Syncrude. Nous leur avons permis d'utiliser la voie de garage pendant la construction de l'usine et nous ne leur avons rien demandé. Nous leur avons permis d'utiliser la voie de garage. Autrement dit, ils ont dû payer pour les améliorations et les enlever lorsqu'ils en eurent terminé. À ma connaissance, c'est la dernière offre que nous avons eue pour l'utilisation de la propriété.

Le président: Monsieur Shields.

M. Shields: Oui, j'ai juste une petite question.

[*Texte*]

The Chairman: One final question.

Mr. Shields: Should development increase along the Athabasca River and up to Lake Athabasca, through development or population or mines or whatever, when the tonnage goes up will NTCL be making application for the running rights again?

Mr. Montpetit: I do not really know. But I can tell you this in principle: If there is a dollar to be made, we will be back.

The Chairman: Thank you, Mr. Shields.

Mr. Schellenberger.

Mr. Schellenberger: Thank you, Mr. Chairman. I have two supplementaries to some previous questions.

Mr. Montpetit said there was a questionable long-term future in Churchill unless some mines came into place. Is that what you said, sir?

Mr. Montpetit: I think pretty well. I do not mean to stand as an authority on the future of Churchill. All I am saying is that they are in desperate straits financially as a town. The only viable business there seems to be the grain business and ourselves; the rest of it is . . .

Mr. Schellenberger: Why then would you make a recent expenditure off a $70,000 scale in that region if you thought that was the case?

Mr. Montpetit: Very simply because we have converted the operation in recent times for trailer . . . —a roll-on, roll-off.

Mr. Schellenberger: Okay.

Mr. Montpetit: We thought this was a necessity in the control of the weights.

Mr. Schellenberger: My second supplementary, Mr. Chairman.

You mentioned to me before that you did not do much competing in the offshore market. Then Mr. Bockstael asked a question regarding Dome, and you said that because of the Japanese situation that would hurt the company. There seems to be a conflict between what you told me and what you told Mr. Bockstael. I am wondering if you could just clear that up. Dome is in the offshore, is it not?

Mr. Montpetit: Dome is drilling, yes. That is a different thing.

Mr. Schellenberger: And you have been servicing Dome.

Mr. Montpetit: That is right.

Mr. Schellenberger: If they lose some contracts, as Mr. Bockstael was asking, you felt that would hurt your operation.

Mr. Montpetit: No. The statement that was made this morning I am not even sure if it is really relevant.

Mr. Schellenberger: Yes.

Mr. Montpetit: The part that hurt me the most, as you get the news fresh, is the statement that was made to the effect

[*Traduction*]

Le président: Une dernière question.

M. Shields: En cas de reprise des activités le long de la rivière Athabasca jusqu'au lac Athabasca, à cause de nouveaux développements, d'accroissement de la population ou de nouvelles mines, entre autres, la S.T.N.L. fera-t-elle une nouvelle demande de droit de parcours?

M. Montpetit: À vrai dire, je l'ignore. Mais en principe je puis vous dire ceci: s'il y a un profit à faire nous y reviendrons.

Le président: Merci, monsieur Shields.

Monsieur Schellenberger.

M. Schellenberger: Merci, monsieur le président. J'ai deux questions complémentaires des questions précédentes.

Monsieur Montpetit a déclaré qu'à moins de l'ouverture de nouvelles mines l'avenir à long terme de Churchill était douteux. Est-ce bien ce que vous avez dit, monsieur?

M. Montpetit: Je pense que c'est à peu près cela. Je n'ai pas l'intention de me poser en autorité quant à l'avenir de Churchill. Tout ce que je dis c'est que la ville est dans une situation financière désespérée. Il semble que les seules entreprises rentables de l'endroit soient le commerce de céréales et nous-mêmes; le reste est . . .

M. Schellenberger: Alors, pourquoi avez-vous récemment effectué une dépense de 70,000$ dans cette région?

M. Montpetit: Très simplement parce que nous avons récemment transformé nos installations pour les remorques . . . Un système de trans-roulage.

M. Schellenberger: Très bien.

M. Montpetit: Nous pensions que c'était nécessaire pour la vérification du poids.

M. Schellenberger: Ma deuxième question complémentaire, monsieur le président.

Tout à l'heure vous m'avez dit que vous concurrenciez peu sur le marché *offshore*. Ensuite M. Bockstael a posé une question touchant Dome à laquelle vous avez répondu que la décision japonaise nuirait à la compagnie. Il semble y avoir contradiction entre ce que vous m'avez dit et ce que vous avez dit à M. Bockstael. Pourriez-vous apporter des précisions. Dome est dans le domaine *offshore*, n'est-ce pas?

M. Montpetit: En effet, Dome effectue des forages, ce qui est différent.

M. Schellenberger: Et Dome a fait appel à vos services.

M. Montpetit: En effet.

M. Schellenberger: Comme vous l'a demandé M. Bockstael, vous pensez que s'ils perdent des contrats cela nuira à votre entreprise.

M. Montpetit: Non. C'est au sujet de la déclaration faite ce matin et je ne suis même pas sûr que c'est vraiment pertinent.

M. Schellenberger: Oui.

M. Montpetit: Ce qui fait le plus mal, quand on l'apprend, c'est la déclaration des Japonais qu'on ne trouvera jamais de

[*Text*]

that the Japanese have said there will never be any oil found in the Beaufort Sea. That is the part I feel is very damaging. Whether or not the Japanese lose the $300 million they put in there is immaterial to me.

Mr. Schellenberger: Yes, I understand that. I was just wondering about your competitive position with Arctic offshore in that area.

The Chairman: If I may interrupt, we should be careful with regard to attributing statements to anybody in this regard based on a news report on the morning's news. I think we have all experienced the fact that sometimes those news reports can be 180 degrees from the reality. That is not offering a criticism; that is simply an observation that we should not make definitive judgments here this morning based on news reports.

Mr. Schellenberger: Thank you, Mr. Chairman; I agree. I was just following up on Mr. Bockstael, and I will leave it at that.

Before I get on to new material I just want to ask two questions. Would it be possible that you could give the committee copies of your—I believe you said 1976—conflict of interest guidelines? And the other question: Do you circulate those on an annual basis, so that employees are aware that there is a problem in that area? If not, why do you not do that?

Mr. Montpetit: We have never circulated them on an annual basis. We do present them to the employees as we hire them. And that does not include, incidentally, the hourly people. These are contract employees through the unions, as you know, so we do not bring that into it. But as far as the office personnel or the permanent staff are concerned, when they are hired they are given a copy, and they sign that part of the form which applies, if you wish, in their case. As for giving to the committee a copy of those guidelines, I have no difficulty with that at all.

• 1120

The Chairman: Would you send those to the clerk, please, Mr. Montpetit?

Mr. Montpetit: I will. I do not have this here. I will just . . .

The Chairman: No, that is quite understandable. But if you send them to the clerk, she will distribute them to the members of the committee.

Mr. Montpetit: I will, certainly.

Mr. Schellenberger: Do you repair barges at either of the two areas and do you order steel to do that?

Mr. Montpetit: We have a major maintenance facility at Hay River, in particular, and we used to have one, but not a major one, at Fort McMurray for the Athabasca. We have also one at Churchill for the Keewatin. It is all part of our own infrastructure. To answer your question specifically, yes, we do repair barges.

[*Translation*]

pétrole dans la Mer de Beaufort. A mon avis, voilà ce qui est le plus dommageable. Peu m'importe que les Japonais perdent les 300 millions de dollars qu'ils y ont investis.

M. Schellenberger: Oui, je comprends cela. Ce qui m'intéresse c'est uniquement votre situation concurrentielle dans le domaine *offshore* de l'Arctique.

Le président: Si je puis intervenir, nous devrions faire preuve de prudence pour ce qui est d'attribuer des déclarations à qui que ce soit à cet égard en nous basant sur un bulletin de nouvelles de ce matin. Je pense que nous savons tous par expérience que parfois ces bulletins de nouvelles ne réflètent pas tout à fait la réalité. Je ne dis pas ça pour critiquer, c'est simplement une mise en garde de ne pas porter de jugement définitif en nous basant sur les bulletins de nouvelles de ce matin.

M. Schellenberger: Merci, monsieur le président, je suis d'accord. Je ne faisais qu'enchaîner sur les propos de M. Bockstael et je vais m'arrêter là.

Avant de passer à un nouveau sujet j'ai deux questions à poser. Pourriez-vous fournir au Comité un exemplaire de vos directives de—je pense que vous avez dit 1976—sur les conflits d'intérêt? Distribuez-vous ces directives annuellement afin d'informer les employés du problème à cet égard? Sinon, pourquoi ne le faites-vous pas?

M. Montpetit: Nous ne les avons jamais distribués sur une base annuelle. Nous les transmettons aux employés au moment de leur embauche. J'ajouterai en passant qu'elles ne sont pas remises aux employés embauchés au tarif horaire. Ce sont des employés à contrat engagés comme vous le savez par l'entremise des syndicats, alors le règlement ne s'applique pas. Quant au personnel de bureau, et nos effectifs permanents, ils reçoivent une copie du règlement lors de leur embauche et doivent signer la partie de la forme qui les concerne. Et je peux volontiers remettre au Comité un exemplaire de nos lignes directrices à ce sujet.

Le président: Pourriez-vous les faire parvenir au greffier, s'il vous plaît, monsieur Montpetit?

M. Montpetit: Certainement. C'est que je ne les ai pas ici.

Le président: Bien sûr, mais faites-les parvenir au greffier, et elle les distribuera aux membres du Comité.

M. Montpetit: Certainement.

M. Schellenberger: Faites-vous la réparation des barges à l'un ou l'autre de ces endroits, et devez-vous commander de l'acier pour ce faire?

M. Montpetit: Nous avons une installation d'entretien assez importante à Hay River en particulier, et déjà nous en avions une moins importante à Fort McMurray pour desservir la région d'Athabasca. Nous avons aussi une installation à Churchill pour desservir le district de Keewatin. Elles font partie intégrante de notre propre infrastructure. Pour répondre

[*Texte*]

Mr. Schellenberger: When you order the steel, do you mix certain specific requirements for the type of steel? I am asking this question because I contacted Lloyd's just to have a look at the registry on the ships. They tell me they have specifications you have to meet. I am asking whether you meet those specifications; and if you do, when you are ordering steel do you make certain requests that that steel meet those specifications?

Mr. Montpetit: First, not answering your question specifically, I can tell you the steel supplied, which I am aware of, for the construction of our barges in the last 10 years, say, was ASTM, which is American Society for Testing and Materials . . . I think it is A-36. It is a general grade steel, and that is what was specified when we built the barge.

Now, when those barges were built, they were built to class and they were also built to Lloyd's survey. So Lloyd's was involved at that particular time; but from the type of question you are posing, I think there is a misunderstanding here as to where Lloyd's fits in this pattern. We do not necessarily have to abide by Lloyd's. Lloyd's is not God and it is not anything else. We abide by the laws of the country and the Canadian Steamship Inspection Branch of the Coast Guard. Every year our barges, our equipment, ships or whatever are subject to their inspection, and we go through that every year. I do not know, as I talk to you, of any deficiency along those lines.

Now, when you start to get into the grade of steel, it seems to me, for instance, if we class the barges . . . Let us say, in numbers, half our equipment is classed and the other half is not classed. The classing requirement is only to get a load line, and we only need the load line when we operate in the ocean. So whether Lloyd's is the dictate in this is in anybody's mind.

Mr. Schellenberger: I was not asking if they are the dictate; I just used them so I could get . . . I am not an expert by any means in barges so I was looking for expert information, and they do insure a lot of the barges.

I also asked them about whether or not it is in order to carry deck cargo on these barges as you go north, at the same time holding fuel in the hold, and what kind of safety regulations would go along with that. Can you explain if, in fact, you do carry deck cargo, if you do follow any guidelines when you carry deck cargo with fuel below and what kind of safety regulations you have? I read your annual report. You were bragging about those, yet certain employees I phoned said the equipment was not available in case there was an accident. I would just like you to make some comments on that.

• 1125

The Chairman: Go ahead, sir.

Mr. Montpetit: Thank you, Mr. Chairman.

It is quite an involved question you are bringing up. But let me just start by saying that the concept of operating in the north for Northern Transportation Company Limited, going back to date one, has always been to carry cargo on deck with

[*Traduction*]

plus directement à votre question, oui, nous faisons la réparation des barges.

M. Schellenberger: Lorsque vous commandez l'acier, est-ce que vous combinez certaines normes particulières pour un type donné d'acier? Je pose la question car j'ai contacté Lloyd's pour examiner l'enregistrement des bateaux. On m'a dit que vous deviez respecter certaines normes. Je veux donc savoir si vous respectez ces normes; et dans l'affirmative, lorsque vous commandez l'acier, exigez-vous le respect de ces normes?

M. Montpetit: Je vous dirai d'abord que l'acier qu'on a acheté pour la construction de nos barges depuis 10 ans tombait sous la norme A-36 de la A.S.T.M., la *American Society for Testing and Materials*. Il s'agit d'un acier de qualité générale, que nous avions d'ailleurs commandé lorsqu'on a construit les barges.

Lors de leur construction, ces barges obéissaient les normes, et aussi selon les relevés de Lloyd's. Ainsi, Lloyd's a joué un rôle à ce moment-là; mais d'après la question que vous me posez, je pense que vous avez mal compris le rôle de Lloyd's dans tout cela. Nous ne devons pas nécessairement répondre à tous les critères de Lloyd's. Ce n'est pas le Bon Dieu. Nous respectons les lois du pays, et les règlements de la Direction de la sécurité des navires de la garde côtière. Chaque année, la direction fait une inspection de nos barges, de notre équipement, de nos navires. Et en ce moment, je ne suis au courant d'aucun manquement à ces règlements.

Maintenant, quant à la qualité de l'acier, il me semble que la classification des barges . . . En fait, la moitié de notre équipement est classé, et l'autre moitié ne l'est pas. On exige une classification afin d'établir la ligne de charge, et celle-ci ne sert qu'au moment où nous naviguons dans les océans. Et chacun peut juger à sa façon que Lloyd's est l'autorité.

M. Schellenberger: Ce n'est pas ce que je demandais; je les ai consultés, car je ne suis pas un expert au sujet des barges, et je voulais une expertise, il faut admettre que Lloyd's assure beaucoup de barges.

Je leur ai aussi demandé s'il était permis de transporter vers le Nord sur ces barges, une cargaison sur le pont au-dessus des cales contenant du carburant, et quels étaient les règlements de sécurité à cet égard. Suivez-vous en ce cas des lignes directrices, et quels sont les règlements de sécurité à cet égard? J'ai lu votre rapport anuel. Vous vous vantez du respect des règlements de sécurité, et pourtant certains employés m'ont dit que vous n'aviez pas l'équipement nécessaire à bord en cas d'accident. Auriez-vous une réponse à cela.

Le président: Vous pouvez répondre, monsieur.

M. Montpetit: Merci, monsieur le président.

C'est une question assez compliquée que vous posez. De prime abord, je dirai que depuis le tout début, la société, dans ses opérations dans le nord, a toujours transporté les cargaisons sur le pont, et les carburants dans les cales en-dessous.

[*Text*]

fuel in the bottom. As we went along and as fuel got more sophisticated—that is, more volatile, I suppose—our regulations, our internal procedures started to change. Within the last two to three years, we have completely reviewed our procedures. The operating manuals are available. We are operating what we think is a very safe operation, and the best attest to that is that we have been doing it for 50 years.

So to be criticized by a disgruntled employee because he has a bone to pick and being accused of being unsafe is certainly not correct. We think we run a very safe operation, and I think we even lead in that way.

When you are referring to IMO, International Marine Operations, or when you are referring to Lloyd's, you have to remember that these people operate world-wide. They have to traverse the tropical zone; they have to traverse all kinds of areas, so their standards are different than ours. As a guide, I will tell you that if you went to Imperial Oil, to Esso or Gulf you will find they do not use the international standards for their classification of volatile fuel. In our particular area, we think the general rule of thumb, if you wish, for operating with fuel in the tanks is regulated by possibly 10 degrees above ambient temperature, and that is where it should lie. We guide ourselves from that viewpoint.

Now, in recent years—and I should say in the last two years—we have stopped putting deck cargo on highly volatile fuels, such as aviation fuel or such as what is known as P-60, which has a pour point of 60 degrees. I do not want to get too technical, but all of this has to do with flash points. We adopt certain things which we think are safe in our operation, and when we do put dry cargo—in the last two years, I would say—we put the cargo on top of high flash-point fuel, if you wish . . .

Mr. Schellenberger: Do you have the proper venting on that when you do that or are you just still using the old venting system?

Mr. Montpetit: What do you mean by the old venting? We use adequate venting.

Mr. Schellenberger: The one you have had . . .

Mr. Montpetit: We use adequate venting. You have to remember that these barges were built to class and they were accepted. So the question of venting is a highly technical one, but we have more venting, if you wish, on the more recent barges than the regulation calls for. The only difference is that in the vent stacks, which maybe are not as big as what would be on a tanker, we have hullage holes which are bigger than the pumping system. So consequently, there is more venting capacity, if you wish, in those barges than there is by requirement.

The Chairman: Your final question, Mr. Schellenberger.

Mr. Schellenberger: Do you use an inert spacing at all? Do you pump any air in?

Mr. Montpetit: No.

Mr. Schellenberger: You just use a straight vent.

[*Translation*]

Toutefois, à mesure que l'on raffinait le pétrole, c'est-à-dire qu'il était plus volatile, nos règlements et nos procédures internes ont dû changer. Depuis deux ou trois ans, nous avons complètement révisé toutes nos procédures. Nous pouvons mettre nos manuels d'opération à votre disposition. Nous pensons que notre opération est très sûre, et le fait que nous le faisons depuis 50 ans, en est sans doute la meilleure preuve.

Il est donc injuste d'être critiqué par un employé mécontent qui a un grief, et nous accuse de ne pas respecter la sécurité. Nous pensons que notre opération est très sûre, et même que nous sommes à l'avant-garde à cet égard.

Lorsque vous citez les règlements de Lloyd's, ou de l'IMO, Société des opérations maritimes internationales, il faut se rappeller que ces sociétés fonctionnent à l'échelle mondiale. Elles doivent traverser des zones tropicales, toutes sortes de régions, et leurs normes doivent être différentes des nôtres. Par exemple, si vous vous adressiez à *Imperial Oil*, c'est-à-dire Esso ou Gulf, vous découvririez qu'ils n'utilisent pas les mêmes normes internationales pour la classification des carburants volatils. Dans notre région en particulier, la règle générale, c'est de ne pas laisser les carburants en cale, à plus de 10 degrés au-dessus de la température ambiante, ce qui est la norme. Nous fonctionnons selon cette règle.

Toutefois, au cours des dernières années, disons les deux dernières années, nous avons cessé la pratique de charger des cargaisons sur le pont au-dessus de carburants très volatils, comme les carburants d'avion, comme le p-60, dont le point d'écoulement est de 60 degrés. Je ne veux pas me lancer dans la technique, mais tout cela a trait au point d'ignition. Nous adoptons les méthodes que nous pensons sûres et lorsque nous plaçons la cargaison sur le pont, nous mettons de la cargaison sèche au-dessus des carburants à point d'ignition très élevé.

M. Schellenberger: Avez-vous des évents appropriés lorsque vous faites cela, ou utilisez-vous toujours l'ancien système de ventilation?

M. Montpetit: Que voulez-vous dire par l'ancien système de ventilation? Nous utilisons une ventilation adéquate.

M. Schellenberger: Vous en aviez une . . .

M. Montpetit: Nous assurons une ventilation adéquate. Souvenez-vous que ces barges ont été construites selon les normes de leur classe. Elles sont brevetées. Toute cette question de ventilation est assez technique, mais sur les barges les plus neuves, nous avons plus de ventilation que ne l'exige le règlement. Toutefois, nos cheminées de ventilation, qui ne sont pas tout à fait aussi grandes que celles d'un pétrolier, ont des trous d'évidement qui sont plus grands que l'exige le système de pompage. Conséquemment, il y a une plus grande capacité de ventilation sur ces barges que ne l'exige le règlement.

Le président: Ce sera votre dernière question, monsieur Schellenberger.

M. Schellenberger: Utilisez-vous un système de ventilation statique? Pompez-vous de l'air dans les cales?

M. Montpetit: Non.

M. Schellenberger: Vous utilisez un simple évent.

[*Texte*]

Mr. Montpetit: We use a straight vent.

Mr. Schellenberger: Your employees, as you say in your annual report, are trained in case of any difficulty and you have a good safety record, and that is laudable. Are they trained? Do they have the equipment in place in case there is a difficulty?

Mr. Montpetit: Until you tell me what difficulty you are aiming at, it is very difficult for me to tell you.

Mr. Schellenberger: An accident of some sort. You are hauling fuel; you can have accidents. A cigarette drops or whatever. You have to be prepared for those things.

Mr. Montpetit: Wait a minute, wait a minute. For instance, let us use Esso. We pull up to their refinery every season and we pick up about 80,000 tonnes. There is no way these people would let us there if we were not safe, first. Second, from an engineering standpoint, we have flat screens on every opening. Now, you should know what that means.

Mr. Schellenberger: Yes.

Mr. Montpetit: So consequently, even if somebody dropped a cigarette—which I would not recommend, obviously—you are back to the physics and you know you are going to flare above the screen.

• 1130

I can only tell you that I think our procedures are well spelled out. We carry courses, you know . . .

Mr. Schellenberger: Do you in fact use your barges as a loading pad, or do you park them for other people at docks at certain times? Is there not fuel still in the bottom? Is the vent adequate to say that is a safe procedure?

Mr. Montpetit: In our business, because they are barges with a single bottom, what is inside of the barge is what is known as a retain. You cannot completely pump everything out unless you purposely do so; so you do have retain. Now, when we use barges as a stepping platform—I think this is what you are referring to—it usually happens on the coast in areas where we pull in when there is no facility to do otherwise, if you wish. We think whatever we do is safe.

We also think that our masters on the ships, who are in command once they are out of the portal areas, have been at it for—God knows—30 years. They are very well drilled in our procedure, and would not permit something that was not well done. The impression you leave is that it is a general type of statement. In his tow of what we call a barge train, he might have three different kinds of fuel; he might have five different fuels. So when he pulls into an area it is really up to him to select which barge he is going to need as a platform, if you wish. I cannot be sure, but I would assume he would use the one with the highest flash-point possible.

Mr. Schellenberger: My final question. Can I request another document, Mr. Chairman?

[*Traduction*]

M. Montpetit: Nous utilisons un simple évent.

M. Schellenberger: Selon votre rapport annuel, vos employés sont formés pour répondre à toutes sortes de difficultés, et vous jouissez d'une bonne cote de sécurité, ce qui est louable. Les employés sont-ils effectivement formés? Ont-ils l'équipement sur place pour faire face à tout danger?

M. Montpetit: À moins que vous ne précisez le danger, il est difficile de vous répondre.

M. Schellenberger: Un accident quelconque. Si vous transportez des carburants, vous pouvez avoir des accidents. Une cigarette qui tombe par exemple. Il faut être prêt à cette éventualité.

M. Montpetit: Un instant s'il vous plaît. Prenons le cas d'Esso. Chaque saison, nous chargeons à leur raffinerie quelque 80,000 tonnes de carburant. Je vous vous assurer qu'on ne nous permettrait même pas d'accoster si nous ne pouvions d'abord garantir la sécurité de l'opération. Deuxièmement, sur le plan technique, nous couvrons d'écrans protecteurs toutes les ouvertures. Vous savez ce que cela veut dire.

M. Schellenberger: Oui.

M. Montpetit: Donc, même si quelqu'un lâchait une cigarette—ce qui n'est pas recommandé bien sûr—certains principes de physique font, vous le savez, que l'éclair aura lieu au-dessus de l'écran seulement.

Je peux simplement vous dire qu'à mon avis nos procédures sont clairement énoncées. Nos itinéraires, vous savez . . .

M. Schellenberger: Ne vous servez-vous pas de vos péniches comme plates-formes de chargement ou ne sont-elles pas parfois utilisées à ces fins par d'autres? Ne reste-t-il pas de carburant au fond des soutes? La ventilation est-elle suffisante pour que cette utilisation se fasse en toute sécurité?

M. Montpetit: Tout le fond de nos péniches servant de soute à carburant, il reste toujours un certain résidu. Il est impossible de tout pomper à moins que cela ne soit le but de l'opération. Il reste donc toujours un certain résidu. Lorsque nous nous servons de nos péniches comme plates-formes d'embarquement—c'est à cela que vous faisiez allusion, je crois—c'est généralement le long de la côte aux endroits où il n'y a pas d'installations pour le chargement. Nous estimons toujours opérer en toute sécurité.

De plus, les commandants de nos bateaux qui sont seuls maîtres à bord une fois quittées les installations portuaires, font ce travail depuis—mon Dieu—30 ans. Ils sont tout à fait rompus à nos procédures et n'autoriseraient pas d'opérations imparfaites. Vous laissez l'impression que cela se fait d'une manière générale. Dans ces trains de péniches, le commandant peut avoir trois sortes de carburant différents, cinq sortes de carburants différents. Lorsqu'il fait escale, c'est donc à lui de déterminer quelle péniche il utilisera comme plate-forme, si vous voulez. Je ne peux vous l'assurer, mais je suppose qu'il utilise celle dont le point-éclair est le plus élevé.

M. Schellenberger: Ma dernière question. Puis-je demander un autre document, monsieur le président?

[*Text*]

The Chairman: Yes.

Mr. Schellenberger: Regarding this steel, have you any difficulty giving the committee the requirements for steel that you would use in building of barges or the repair of barges?

Mr. Montpetit: Well I can tell you that when the barges were built—and I checked that before I came here—they were specified as ASTM-A36.

Mr. Schellenberger: Do you have a company document when you order steel that you base it on certain requirements? If you do, could that be made available?

Mr. Montpetit: I am not too sure what I can make available. I certainly could make available the architectural specification of the barge when it was first built.

Mr. Schellenberger: I am looking for the type of steel you require for the repair of barges; that is what I am looking for. When you make an order for steel, do you require specifics on that order of steel?

Mr. Montpetit: Well I do not know, you know. If we were called on by this committee to provide all the operating data and all the operating manuals that we have, it seems to me this gets into the question of highly technical material. I do not know what it adds to your question or what it adds to your investigation or whatever it is. All I can tell you is what I have checked personally; I can say that the barges were built with A-36 steel.

Mr. Schellenberger: Well it adds a lot. I would like you to go back, and if you could meet that requirement it would be appreciated.

Mr. Montpetit: Yes.

The Chairman: In that particular regard, because it is a technical question, I do not know personally how many members of the committee would be interested. But members of the committee who are interested in that . . .

An Hon. Member: What does he want?

The Chairman: Specifications on steel used in barge repair. I would suggest perhaps in that case, unless the committee tells me otherwise, that it might be more efficient for the witness to send that information directly to Mr. Schellenberger.

Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Thank you, Mr. Chairman. I take it that NTC is no different than other transporters. In the matter of your freight, your rate schedules, freight charges, you are only required to file them with the CTC. Is your procedure the same as other shippers?

• 1135

Mr. Montpetit: Yes.

Mr. Benjamin: It is entirely at the CTC's discretion, whether or not they hold hearings. Unless somebody files and gives notice of objection or something like that, then the rates just go into effect on the date that you propose. Is that the way it works?

[*Translation*]

Le président: Oui.

M. Schellenberger: Vous serait-il difficile de communiquer au Comité les normes de l'acier que vous utilisez pour construire vos péniches ou pour les réparer?

M. Montpetit: Je peux vous dire que lorsque ces péniches ont été construites—et j'ai vérifié avant de venir—la norme était ASTM-A36.

M. Schellenberger: Avez-vous un document indiquant que lorsque vous commandez de l'acier certaines normes doivent être respectées? Dans l'affirmative, pourriez-vous nous le communiquer?

M. Montpetit: Je ne sais pas trop ce que je pourrais vous donner. Je pourrais certainement vous donner les normes de construction de la première péniche.

M. Schellenberger: Ce qui m'intéresse c'est le type d'acier que vous demandez pour la réparation des péniches. Lorsque vous commandez de l'acier avez-vous des normes précises?

M. Montpetit: Vous savez, je ne sais pas. Nous ne pensions pas que nous aurions à fournir des renseignements de ce genre et ces questions me semblent très techniques. Je ne vois pas ce que cela peut ajouter à vos questions ou ce que cela peut ajouter à ce que vous recherchez. Je ne peux vous répondre que sur ce que j'ai vérifié personnellement, ces péniches ont été construites avec de l'acier de type A-36.

M. Schellenberger: Cela ajoute une dimension importante. Je vous serais reconnaissant de communiquer ces renseignements, dans la mesure du possible.

M. Montpetit: Oui.

Le président: Étant donné que c'est une question technique, je ne sais pas si cela intéresse tous les membres du Comité. Ceux que cela intéresse . . .

Une voix: Que veut-il?

Le président: Le type d'acier utilisé pour la réparation des péniches. À moins de désaccord des membres du Comité, il me semble qu'il serait peut-être plus judicieux que le témoin envoie ces renseignements directement à M. Schellenberger.

Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Merci, monsieur le président. Je suppose que la S.T.N. est comme les autres transporteurs. Vous devez déposer vos barèmes et vos tarifs de transport auprès de la Commission des transports. Vous devez suivre la même procédure que les autres transporteurs?

M. Montpetit: Oui.

M. Benjamin: C'est la Commission des transports qui décide de tenir ou de ne pas tenir d'audiences. À moins que quelqu'un ne dépose ou ne donne préavis du dépôt d'une objection, par exemple, vos tarifs entrent tout simplement en vigueur à la date que vous avez proposée. Est-ce bien ainsi?

[*Texte*]

Mr. Montpetit: It is not quite as simple as that, but without going into the procedure of filing increases in rates or decreases, for that matter, although there is never any problem on the latter one, there is a procedure. We have to file them with the commission, and to give you some idea, it usually takes, say, at least three months. It depends on when they are meeting, as far as the water committee is concerned. However, I do not know whom they consult internally.

But the point that I want to leave, we are not free to set rates wherever we want to. We have to apply and we have to justify them. Generally speaking, we sit with staff of the commission once a year. We tell them what our program is going to be, what we project as far as profitability is concerned . . . and that sort of thing. We tell them what type of rate increase we anticipate. Later on we file officially, and then it takes about three months, and we get the . . .

Mr. Benjamin: Yes, and they may or may not hold hearings, but that is . . .

Mr. Montpetit: Yes, that is correct.

Mr. Benjamin: —entirely up to the discretion of the CTC.

Mr. Montpetit: That is correct, and not only that, they would not normally hold hearings for minor things. They make internal decisions. But it is always to their discretion, whether they hold hearings or not.

Mr. Benjamin: I am curious. Can you give me a profile of your customers? Is most of your business with private companies? How much business do you do with the territorial government, the federal government, or is it mostly just private customers like Imperial Oil or . . . ?

Mr. Montpetit: It is all of them. I cannot give you the percentage as such. But we do a lot of business with the major oil companies of course, particularly Esso because of the refinery at Norman Wells, which they operate. Esso pretty well controls the distribution of fuel—I should not say controls it, it is a poor word. They are the most important distributor of fuel north of the 60th parallel. Gulf used to control the Athabasca, so they came in as an important customer also. The territorial government is a large customer. The exploration companies would represent, just to pick a figure from the air, probably around 40% of our business. Our business at the moment runs, let us say, around 25 to 30 million, in that neighbourhood, on the river.

Mr. Benjamin: Now, the ordinary routine supplies, food stuffs, home fuels and that sort of thing, I presume you would supply most of that in the shipping season, non perishables?

Mr. Montpetit: Yes, we normally do all the resupply, if you wish.

Mr. Benjamin: Is there any kind of freight assistance system at all to equalize the costs . . . ?

Mr. Montpetit: The only area that there is is in the Keewatin.

[*Traduction*]

M. Montpetit: Ce n'est pas tout à fait aussi simple que cela, mais s'en m'étendre sur la procédure de demande d'augmentation ou de diminution, dans ce dernier cas, il n'y a jamais de problème—des tarifs il y a une procédure à suivre. Nous devons déposer cette demande auprès de la Commission pour vous donner une petite idée, généralement, cela prend au moins trois mois. Cela dépend du calendrier de réunions du Comité des transports par eau. Cependant, je ne sais pas qui ils consultent sur le plan interne.

Je tiens à ce que vous compreniez que nous ne sommes pas libres de fixer nos tarifs comme bon nous semble. Nous devons faire une demande avec justificatif à l'appui. En gros, nous nous réunissons avec le personnel de la Commission une fois par an. Nous leur exposons notre programme, nos objectifs de rentabilité, etc. Nous leur disons quel genre d'augmentations nous prévoyons. Par la suite, nous faisons une demande officielle puis il faut attendre environ trois mois . . .

M. Benjamin: Oui, et ils peuvent décider ou non de tenir des audiences, mais c'est . . .

M. Montpetit: Oui, c'est exact.

M. Benjamin: . . . la Commission, et elle seule, qui prend cette décision.

M. Montpetit: C'est exact, et normalement la Commission ne tient pas d'audience pour des changements mineurs. Elle prend des décisions internes. Il reste que c'est toujours elle seule qui décide de tenir ou non des audiences.

M. Benjamin: Je suis curieux. Pouvez-vous me faire le portrait de vos clients? S'agit-il pour la majorité de compagnies privées? Le gouvernement territorial, le gouvernement fédéral sont-ils des clients importants ou s'agit-il surtout de clients privés comme Imperial Oil ou . . . ?

M. Montpetit: Ce sont tous nos clients. Je ne peux pas vous donner de pourcentage. Cependant, bien entendu, nous travaillons beaucoup pour les principales compagnies pétrolières, tout particulièrement Esso à cause de la rafinerie de Norman Wells. Esso contrôle pratiquement tout le réseau de distribution du carburant—je ne devrais pas dire contrôle—c'est un terme malheureux. Esso est le distributeur le plus important de carburant au nord du soixantième parallèle. Gulf contrôlait auparavant l'Athabasca et cette compagnie était également un client important. Le gouvernement territorial est un gros client. Les compagnies de prospection représentent, c'est un chiffre tout à fait arbitraire, probablement près de 40 p. 100. Pour le moment, sur la rivière, disons que notre chiffre tourne aux alentours de 25 à 30 millions.

M. Benjamin: Pour ce qui est des approvisionnements courants, les aliments, le mazout, etc., les biens non périssables, je suppose que vous en faites pour la majorité la livraison pendant la saison navigable?

M. Montpetit: Oui, normalement nous assurons tout le réapprovisionnement, si vous voulez.

M. Benjamin: Y a-t-il une sorte de système d'aide au transport pour que le coût demeure le même . . . ?

M. Montpetit: Seulement dans la région de Keewatin.

[*Text*]

Mr. Benjamin: And that is provided by the federal government?

Mr. Montpetit: Yes. In the Mackenzie and the western Arctic, all of the Athabasca, there was none.

Mr. Benjamin: I see.

Mr. Montpetit: In other words, we were on our own, competing with other people for roughly the same rate. However, they vary a little bit.

Mr. Benjamin: You haul a heck of a lot of stuff north and up in the Arctic. Do you haul anything back or do you have to deadhead everything back?

Mr. Montpetit: I would say 99% is deadheaded.

Mr. Benjamin: It is like a taxi to the airport; it has a deadhead one way or the other.

Mr. Montpetit: It is worse than that.

Mr. Benjamin: Yes. I think you said you had one tug and eight barges on the Athabasca system . . .

Mr. Montpetit: Something like that.

Mr. Benjamin: —and you have left them somewhere at the north end of the system. What are you going to do with them? Are you going to sell them or are you going to move them back?

Mr. Montpetit: We are waiting for the word and then we will portage them across and through the Slave Lake.

Mr. Benjamin: And then put them into operation on your Mackenzie system?

Mr. Montpetit: Yes.

Mr. Benjamin: I see. Thank you.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Benjamin. We now call on Mr. McKnight.

• 1140

Mr. McKnight: Thank you, Mr. Chairman. This is just a bit of a follow-up on Mr. Benjamin's questioning.

Your company ordered and had constructed thruster barges at one period of time. When was that?

Mr. Montpetit: It was 1972-1973.

Mr. McKnight: What was the success of the thruster barge in your operations?

Mr. Montpetit: The thruster barges were built at the time we thought the Mackenzie Valley pipeline was going to be built, and the idea of the thruster barges was to improve our efficiency and the carrying capacity of a barge train. So we built four of them, and the idea then was to maximize our tows at around 9,000 tonnes per train.

What happened was that we started to have all kinds of technical problems with these barges and the pressure of the development lessened. As you know, the Mackenzie Valley

[*Translation*]

M. Benjamin: Et cette aide est fournie par le gouvernement fédéral?

M. Montpetit: Oui. Dans la vallée de la Mackenzie et dans l'Arctique ouest, dans toute l'Athabasca, il n'y avait rien.

M. Benjamin: Je vois.

M. Montpetit: En d'autres termes, nous étions livrés à nous-mêmes, devant concurrencer d'autres transporteurs offrant à peu près les mêmes tarifs. Il y a de petites variations.

M. Benjamin: Vous transportez énormément de marchandises vers le nord et jusqu'à l'Arctique. Est-ce que vous transportez quelque chose au retour ou devez-vous revenir à vide?

M. Montpetit: Je dirais que nous revenons à vide 99 fois sur 100.

M. Benjamin: C'est comme les taxis pour l'aéroport, ils font toujours un des deux trajets à vide.

M. Montpetit: C'est encore pire.

M. Benjamin: Oui. Je crois vous avoir entendu dire que vous aviez un remorqueur et huit péniches sur l'Athabasca . . .

M. Montpetit: Quelque chose comme cela.

M. Benjamin: . . . et vous les avez laissés quelque part à l'extrémité nord de la rivière. Qu'allez-vous en faire? Allez-vous les vendre ou allez-vous les ramener?

M. Montpetit: Nous attendons le feu vert et nous les transporterons par voie terrestre en passant par le lac-des-Esclaves.

M. Benjamin: Et vous les mettrez en service sur la Mackenzie?

M. Montpetit: Oui.

M. Benjamin: Je vois. Merci.

Le vice-président: Merci, monsieur Benjamin. La parole est à M. McKnight.

M. McKnight: Merci, monsieur le président. C'est un peu la suite aux questions déjà posées par M. Benjamin.

Votre compagnie a commandé et a fait construire des péniches propulseuses à un certain moment. Quand?

M. Montpetit: En 1972-1973.

M. McKnight: Quel a été le succès de ces péniches propulseuses?

M. Montpetit: Les péniches propulseuses ont été construires à l'époque où nous pensions que le pipeline de la Vallée du Mackenzie serait construit, et ces péniches propulseuses devaient nous permettre d'améliorer notre rendement et la capacité de transport des trains de péniches. Nous en avons donc fait construire quatre et notre objectif était des trains de péniches de 9,000 tonnes environ.

Ces péniches ont commencé à nous poser toutes sortes de problèmes techniques et cette idée a fini par perdre de sa valeur. Vous n'ignorez pas que finalement le pipeline de la

[*Texte*]

pipeline went by the board. So we have never finally rectified the problem. We believe in the philosophy, but there is not enough traffic at the moment to justify spending money to finish the development, if you wish.

Mr. McKnight: Do you still have those thruster barges?

Mr. Montpetit: We still have three of them.

Mr. McKnight: And you built how many?

Mr. Montpetit: Four. We converted one . . . That is not the right word. We used parts of that barge . . .

Mr. McKnight: You cannibalized it.

Mr. Montpetit: Well, yes. Cannibalize is not a good word either, maybe. But anyway, we used it in the construction of the . . . vessel, which is used on the coast successfully.

Mr. McKnight: Mr. Chairman, I would like to go back a little bit. On January 10, some members of your company—I am not sure who; yourself, I presume, and the chairman of the board . . . met with the United States Air Force?

Mr. Montpetit: Not the chairman. I know I met with them. I cannot tell you if it was January 10, but it was in January some time.

Mr. McKnight: This year.

Mr. Montpetit: Yes.

Mr. McKnight: Did you find the tenor of that meeting the kind of tenor you would like to have between yourself and the United States Air Force?

Mr. Montpetit: Absolutely.

Mr. McKnight: So there was not any question from either yourself or the USAF . . .

Mr. Montpetit: There were a lot of questions asked at that meeting, but they were all in keeping with the reason for having the meeting.

Mr. McKnight: Which was what?

Mr. Montpetit: Purely to discuss the business of the air force and ourselves.

Mr. McKnight: Okay. At that meeting, did the use of the ARD-31 come up?

Mr. Montpetit: Oh yes. It was discussed, yes.

Mr. McKnight: Looking back to 1982 when ATC, Arctic Transportation Corporation, used your drydock facilities, what was the flat rate for the charge to that company in 1982 on the use of the ARD-31?

Mr. Montpetit: It was around that figure I gave you of $40,000, because I remember it. I do not think I have that here, but I believe it was $40,000 a day.

[*Traduction*]

Vallée du Mackenzie n'a pas été construit. Nous n'avons donc jamais résolu le problème. Nous croyons à cette idée, mais le trafic n'est pas suffisant pour le moment pour justifier les dépenses nécessaires, si vous voulez.

M. McKnight: Est-ce que vous avez toujours ces péniches propulseuses?

M. Montpetit: Nous en avons encore trois.

M. McKnight: Et vous en avez fait construire combien?

M. Montpetit: Quatre. Nous en avons transformé une . . . Ce n'est pas le terme exact. Nous avons utilisé des éléments de cette péniche . . .

M. McKnight: Vous l'avez cannibalisée.

M. Montpetit: Oui. Cannibalisée n'est peut-être pas non plus un très bon terme. Quoi qu'il en soit, nous nous en sommes servis pour la construction du . . . bâtiment qui est utilisé avec succès sur la côte.

M. McKnight: Monsieur le président, j'aimerais revenir un peu en arrière. Le 10 janvier, certains membres de votre société—je ne sais pas exactement qui; vous-même, je suppose, et le président du conseil d'administration . . . avez rencontré des représentants de l'Armée de l'Air des États-Unis?

M. Montpetit: Pas le président. Je le sais, j'y étais. Je ne peux pas vous dire si c'était exactement le 10 janvier, mais c'était en janvier.

M. McKnight: Cette année.

M. Montpetit: Oui.

M. McKnight: La substance de cette réunion a-t-elle répondu à vos attentes d'une telle réunion entre vous-même et l'Armée de l'Air des États-Unis?

M. Montpetit: Absolument.

M. McKnight: Ni vous-même ni les représentants de l'Armée de l'Air des États-Unis n'avez donc posé de question . . .

M. Montpetit: De nombreuses questions ont été posées lors de cette réunion mais elles portaient tous sur la raison ayant provoqué cette réunion.

M. McKnight: À savoir?

M. Montpetit: Une pure et simple discussion d'affaires entre l'Armée de l'Air et nous-mêmes.

M. McKnight: D'accord. Lors de cette réunion, a-t-il été question de l'utilisation de l'ARD-31?

M. Montpetit: Oui. Il en a été question.

M. McKnight: En 1982 lorsque la Société des transports de l'Arctique a utilisé vos installations de cale sèche, quel tarif lui avez-vous appliqué pour l'utilisation de l'ARD-31?

M. Montpetit: C'était aux alentours de ces 40,000$ que je vous ai déjà cités car je m'en souviens. Je ne pense pas avoir ces renseignements ici, mais je crois que c'était 40,000$ par jour.

[*Text*]

Mr. McKnight: In 1982, it was $40,000 to that company.

Mr. Montpetit: Yes.

Mr. McKnight: Because of that charge, in 1983 that company bought their own vessel and moved it in. Did they feel that charge was prohibitive?

Mr. Montpetit: At that time, I think they had made that decision. The decision probably went back to 1982. I just cannot tell you because I am not privy to their decision-making. But I am convinced their decision was not based on economic reasons; it was made on a kind of strategy or whatever for their own use.

Mr. McKnight: In connection with the use of the ARD-31, do you contract out part of that operation to any other company?

Mr. Montpetit: We contract the operation, yes.

Mr. McKnight: The operation of it; you contract that out to another company.

Mr. Montpetit: Yes.

Mr. McKnight: What is that company?

Mr. Montpetit: Purvis Navcon from Selkirk, Manitoba.

Mr. McKnight: That involves all the repair. We have a vessel, the ARD-31, that is leased to you, and you in turn lease the operation of that. Does that include the management?

• 1145

Mr. Montpetit: We do not lease it. We contract the operation out to Purvis Navcon, and there is a difference.

Mr. McKnight: Okay. So they are contracted to operate the ARD-31 . . .

Mr. Montpetit: That is correct.

Mr. McKnight: Does that include the welders and all the manpower that is involved?

Mr. Montpetit: Well, you have to differentiate here. That has not been the case, but I think it should be understood that the operation of the ARD-31 with Purvis Navcon is strictly for the operation of the dock; that is sinking the dock, raising the dock, the maintenance that there is around, that sort of thing. When it comes to the repair of a ship or the shipyard services, that could be anybody. We do not dictate that it be Purvis Navcon, or that it would be Dominion Bridge, or whatever it may be, the customer decides that part. The reason we got involved with Purvis Navcon, although we think they have done a good job, was that at the time the major customer was Dome, and Purvis Navcon were doing all the maintenance for Dome ships, and for a matter of uniformity, if you wish, and economy, they suggested that it would be easier if Purvis Navcon operated the dry dock for them so they could exchange labourers, welders, whatever it was. That is how we started with this.

[*Translation*]

M. McKnight: En 1982, cette société a payé 40,000$ par jour.

M. Montpetit: Oui.

M. McKnight: À cause de ce taux, en 1983 cette société a acheté son propre bâtiment. Estimait-elle que ce taux était prohibitif?

M. Montpetit: C'est cette société qui a pris cette décision, décision qui remontait probablement à 1982. Je ne peux pas vous en dire plus car je ne suis pas dans le secret de ses décisions. Je suis cependant convaincu que cette décision n'est pas fondée sur des raisons économiques; elle est fondée sur une stratégie d'utilisation.

M. McKnight: Toujours au sujet de cette ARD-31, est-ce que vous en confiez l'exploitation en partie en sous-traitance à une autre compagnie?

M. Montpetit: L'exploitation se fait en sous-traitance, oui.

M. McKnight: Vous en confiez l'exploitation en sous-traitance à une autre compagnie.

M. Montpetit: Oui.

M. McKnight: Quel est le nom de cette compagnie?

M. Montpetit: *Purvis Navcon* de Selkirk au Manitoba.

M. McKnight: Cela inclut toutes les réparations. Nous avons un bâtiment, l'ARD-31, qui vous est loué, et à votre tour vous en sous-traitez l'exploitation. Est-ce que cela inclut la gestion?

M. Montpetit: Nous ne le louons pas. Nous en confions sous contrat l'exploitation à Purvis Navcon, et ce n'est pas la même chose.

M. McKnight: D'accord. Ils ont donc le contrat d'exploitation de l'ARD-31.

M. Montpetit: C'est exact.

M. McKnight: Est-ce que cela inclut les soudeurs et toute la main-d'oeuvre?

M. Montpetit: Il faut faire une différence. Cela ne se passe pas ainsi. Il faudrait tout d'abord bien comprendre que Purvis Navcon est uniquement responsable de l'utilisation et de l'entretien de la cale sèche. Pour ce qui est des réparations effectuées sur les bateaux ou des services de chantiers navals, cela peut être n'importe qui. Nous ne décrétons pas que ces travaux devraient être confiés à Purvis Navcon, à Dominion Bridge ou à quelque autre compagnie que ce soit, c'est au client de décider. Si nous avons sous-traité auprès de Purvis Navcon, et ses services ont été excellents, c'est parce qu'à l'époque le client principal était Dome, et Purvis Navcon avait le contrat d'entretien pour les bateaux de Dome, et pour des raisons d'uniformité, si vous voulez, et d'économie, Dome a suggéré qu'il serait plus facile de confier l'exploitation de la cale sèche à Purvis Navcon, la main-d'oeuvre, les soudeurs, etc, étant ainsi interchangeables. C'est comme cela que nous avons commencé.

[*Texte*]

Mr. McKnight: You say that is a contract. Is it an ongoing contract, or is it a tendered contract? How has it been established?

Mr. Montpetit: It is not a tendered contract, it is an ongoing contract which is renewed every year, whenever we have work.

Mr. McKnight: So you appoint Purvis Navcon to operate it on your behalf.

Mr. Montpetit: And we pay, one of the other reason is a matter of uniformity and labour rates and we pay Purvis Matcom the same rate as they get from Dome. That is the way it works.

Mr. McKnight: So that is, really there is not any bidding or tendering on it,

Mr. Montpetit: No.

Mr. McKnight: It is done for other reasons.

Mr. Montpetit: Yes.

Mr. McKnight: Just earlier, through you Mr. Chairman, you mentioned Churchill and the work that your company does out of Churchill. The Minister of Transport has announced $170 million fund for transportation initiatives in Manitoba and I think the words were, especially Churchill and at the time of that announcement the indication was that it would be part of these monies would be used to improve the resupply capabilities of Churchill. Has there been any discussion between yourselves as a company, and the minister or any contacts or communications made to provide any details to the expenditures of this money in Churchill to update and upgrade the resupply facility of that centre.

Mr. Montpetit: If I may, Mr. Chairman, if I may answer this this way. Churchill is not a normal operation from our viewpoint because we cannot set the rates in Churchill. Churchill operation, as far as NTCL is concerned, grew out of the conference if you remember.

Mr. McKnight: Yes, we remember that well.

Mr. Montpetit: Okay. So we were told at that time to build a fleet and to operate and they would set the rates so consequently there was some constraints put on those rates by the Minister of Indian Affairs I think at the time, that said it should never exceed what the rates are out of Montreal. So somebody arbitrarily in the Department of Transport, there used to be a committee, I can not tell you who does it now, sets that rate. That means, in effect, that they set our earnings, not our earnings but our revenue and the difference between our revenue and the cost is the reference that you are making as far as the subsidy is concerned.

Mr. McKnight: No, I did not enter into subsidy. This $170 million is a recent announcement for transportation initiative . . .

Mr. Montpetit: Oh, I am sorry.

Mr. McKnight: . . . in Manitoba made by the Minister of Transport and at the time of the announcement it was,

[*Traduction*]

M. McKnight: Vous dites que c'est un contrat. Est-ce un contrat permanent, ou un contrat par appel d'offres? Comment a-t-il été établi?

M. Montpetit: Ce n'est pas un contrat par appel d'offres, c'est un contrat permanent renouvellé chaque année, chaque fois que nous avons du travail.

M. McKnight: Vous nommez donc Purvis Navcon pour l'exploiter en votre nom.

M. Montpetit: Une des autres raisons est la question d'uniformité et des taux de rémunération, et les taux versés à Purvis Navcon sont alignés sur ceux versés par Dome. C'est ainsi que cela marche.

M. McKnight: Donc, en réalité, il n'y a ni soumission ni appel d'offres.

M. Montpetit: Non.

M. McKnight: C'est pour d'autres raisons.

M. Montpetit: Oui.

M. McKnight: Un peu plus tôt vous avez parlé de Churchill et de ce que vous y faites. Le ministre des Transports a annoncé un fonds de 170 millions de dollars destinés aux initiatives de transport au Manitoba et je crois que Churchill était mentionné tout particulièrement et qu'une partie de ces fonds sera utilisée pour améliorer les installations de réapprovisionnement de Churchill. Y a-t-il eu des discussions entre votre société et le ministre ou des contacts, des communications dans le but de fournir des détails sur les dépenses consacrées à la modernisation des installations de réapprovisionnement de Churchill?

M. Montpetit: Avec votre permission, monsieur le président, je me permettrai de répondre ainsi. De notre point de vue, Churchill est un cas particulier car nous ne pouvons y fixer les taux. En ce qui concerne la STNL, ce sont les résultats de la conférence, vous vous en souviendrez, qui ont dicté le sort de Churchill.

M. McKnight: Oui, nous nous en souvenons très bien.

M. Montpetit: Très bien. On nous a dit à l'époque de construire une flotte et que ce serait eux qui fixeraient les taux et par conséquent certaines contraintes ont été imposées par le ministre des Affaires indiennes, à savoir, sauf erreur, que ces taux ne devraient jamais excéder ceux de Montréal. Donc, quelqu'un, arbitrairement, au ministère des Transports, autrefois il y avait un comité, je ne peux pas vous dire qui en a la responsabilité maintenant, établit ce taux. Cela signifie, dans la réalité, que nos gains sont fixés, non pas nos gains mais nos recettes, et la différence entre nos recettes et le prix de revient correspond à cette subvention dont vous parlez.

M. McKnight: Non, je n'ai pas parlé de subvention. Cette annonce de 170 millions de dollars destinés à des initiatives de transport . . .

M. Montpetit: Oh, je m'excuse.

M. McKnight: . . . au Manitoba a été faite récemment par le ministre des Transports et Churchill a été désigné comme

[*Text*]

Churchill was singled out as an area where resupply of the north could be developed with the use of these funds and my question was have you have any discussions with the minister or MOT as to the development of these facilities with this $170 million?

Mr. Montpetit: No, I am not aware of anything.

Mr. McKnight: None at all? Thank you.

Mr. Montpetit: We have had, Mr. Chairman, if I may just . . .

The Chairman: Mr. Montpetit.

Mr. Montpetit: Thank you. We have had considerable discussion in recent times about our end of the business if you wish, you know the increase in subsidies in recent years, what our costs are and so forth but if I interpret your question correctly this is completely disassociated with the $176 million.

• 1150

Mr. McKnight: It is $170 million. To improve Churchill's position as a resupply centre in the North was part of the supposed initiative of the $170 million. I just wondered if there had been discussions among yourself and the MOT and the Minister regarding that.

Mr. Montpetit: It sounds as if there have been, but I do not know.

Mr. McKnight: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. McKnight.

Finally, Mr. Schellenberger.

Mr. Schellenberger: Thank you, Mr. Chairman.

I would like to know who insures your tugs and barges.

Mr. Montpetit: It is a complicated situation, and there is not one phase of it . . . It depends on what you are talking about. If you are talking P&I or you are talking . . .

The Chairman: What is P&I? I ask that simply for the record. I would like to know myself, but somebody reading the record should be able to understand it.

Mr. Montpetit: If I may be permitted—my memory just lapsed there for a minute. I will tell you what it is.

Mr. McKnight: I think we have someone in the audience, Mr. Chairman, who will be able to answer that for us.

The Chairman: Only members of the committee or witnesses, I am sorry, may answer in committee.

Mr. Schellenberger: We might wait and maybe Mr. Montpetit can answer.

The Chairman: Right.

Mr. Montpetit, proceed with your answer, please.

[*Translation*]

port à partir duquel le réapprovisionnement du Nord pourrait être assuré grâce à ces fonds et je vous ai demandé si vous avez eu une discussion avec le ministre ou le ministère quant à la construction de ces installations financées par ces 170 millions de dollars.

M. Montpetit: Non, je ne suis au courant de rien.

M. McKnight: Rien du tout? Merci.

M. Montpetit: Si vous me permettez, monsieur le président . . .

Le président: M. Montpetit.

M. Montpetit: Merci. Dernièrement nous avons eu de très longues discussions portant sur nos propres problèmes, si vous voulez, portant sur l'augmentation des subventions au cours des dernières années, sur nos prix de revient etc., mais si j'interprète votre question correctement, cela n'a absolument rien à voir avec les 170 millions de dollars.

M. McKnight: Il s'agit de 170 millions de dollars. Une partie devait servir à améliorer la position de Churchill comme centre de réapprovisionnement dans le Nord. Y a-t-il eu discussion entre vous, le ministère des transports et le ministre à ce sujet?

M. Montpetit: Il semble que ce soit le cas, mais je l'ignore.

M. McKnight: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur McKnight.

Enfin, monsieur Schellenberger.

M. Schellenberger: Merci, monsieur le président.

J'aimerais savoir qui assure vos chalands et vos remorqueurs?

M. Montpetit: C'est très compliqué et c'est en plusieurs volets . . . Cela dépend de quoi vous voulez parler. Si vous parlez du P.&.I. ou si vous parlez . . .

Le président: Qu'est-ce que le P.&.I.? Je pose la question simplement pour le compte rendu. Moi-même j'aimerais savoir ce que c'est, mais si quelqu'un lit le compte rendu il devrait pouvoir le comprendre.

M. Montpetit: Si vous me permettez . . . J'ai un trou de mémoire. Je vous dirai ce que c'est.

M. McKnight: Monsieur le président, je pense qu'il y a quelqu'un dans la salle qui peut répondre à cette question pour nous.

Le président: Je regrette, mais au cours des séances du Comité seuls les membres du Comité ou les témoins peuvent répondre.

M. Schellenberger: Nous pouvons attendre et peut-être que M. Montpetit pourra nous répondre.

Le président: En effet.

Monsieur Montpetit, je vous prie de continuer.

[*Texte*]

Mr. Montpetit: Anyway, we do belong to what is known as an insurance club, which looks after the P&I situation.

On the hauling machinery and other risk where we carry ourselves an umbrella, we have a lot of deductible, if you wish, and that deductible is self-insured. That is the best way to put it.

Mr. Schellenberger: Have you had any difficulties with insurance in the past, or has everything gone well?

Mr. Montpetit: Never any difficulty.

Mr. Schellenberger: Is it true that you have had two barges repaired recently which when put in the water in fact leaked oil and you had a spill? And did you have any cost in the clean-up of that spill?

Mr. Montpetit: I am not aware of what you are saying. I am not saying it could not happen, but it certainly never got up to me. Let me put it that way.

Mr. Schellenberger: That is fine.

Who is in charge of your maintenance in Hay River, then?

Mr. Montpetit: A man by the name of Bert Stromberg.

Mr. Schellenberger: Are you aware that when you have welding done—do you have specifications as to what type of welder? Do they have to be high-pressure welders? Are there any specifications that you use?

Mr. Montpetit: I am not sure if there are, but I am not aware that we have a—in other words, we do not carry tests of our welding, I do not think; not for our barges. We do not do any pressure vessel work, in other words.

Mr. Schellenberger: Yes. I noticed in your statement which you put before the committee that there is some money in there regarding the Tuktoyaktuk camp.

Mr. Montpetit: Yes.

Mr. Schellenberger: When did you begin that camp? What expenditure—was there an open contract on it? Can you give us some details on the contract on the camp?

Mr. Montpetit: We tendered. First we went to certain selected contractors and asked them to present us with a camp. We told them what our requirements were and we asked them to make a submission, with costs and all the engineering inference that this carries. We selected the one that suited us best. It was built in 1982 and finished in 1983, as I remember.

Mr. Schellenberger: So was the $1 million there in the budget for the finishing of the camp?

Mr. Montpetit: Yes.

Mr. Schellenberger: And it will be completed . . .

Mr. Montpetit: It is completed.

Mr. Schellenberger: It is completed.

[*Traduction*]

M. Montpetit: De toute manière nous faisons partie de ce que l'on appelle un club d'assurances qui s'occupe du P.&.I.

Pour ce qui est du matériel de transport, les autres risques, nous avons nous-mêmes une protection générale. Si vous voulez, nous avons énormément de franchise et cette franchise est auto-assurée. C'est la meilleure explication que je puisse vous donner.

M. Schellenberger: Par le passé, avez-vous eu des problèmes avec les assurances ou est-ce que tout s'est très bien passé?

M. Montpetit: Aucune difficulté.

M. Schellenberger: Est-il vrai que récemment, vous avez fait réparer deux chalands qui n'étaient pas étanches lorsqu'ils ont été remis à l'eau et que vous avez eu une fuite d'huile? Avez-vous subi des dépenses pour le nettoyage de cette fuite?

M. Montpetit: Je ne suis pas au courant. Je ne dis pas que cela n'a pas pu se produire, mais cela n'est jamais parvenu jusqu'à moi. C'est tout ce que je peux dire.

M. Schellenberger: C'est très bien.

Alors, qui est responsable de l'entretien à Hay River?

M. Montpetit: Un nommé Bert Stromberg.

M. Schellenberger: Pour les travaux de soudage, avez-vous des exigences quant aux types de soudeurs? Est-ce qu'il faut que ce soit des soudeurs à haute pression? Avez-vous des exigences à cet égard?

M. Montpetit: Je ne suis pas sûr s'il y en a, mais je ne suis pas au courant . . . Autrement dit, je ne pense pas que nous vérifions nos soudures, pas pour nos chalands en tout cas. Autrement dit nous n'effectuons aucune soudure sous pression pour les navires.

M. Schellenberger: En effet. Dans l'état financier que vous avez présenté au Comité, je remarque qu'il y a des sommes pour le camp de Tuktoyaktuk.

M. Montpetit: Oui.

M. Schellenberger: Quand avez-vous entrepris la construction de ce camp? Quelles dépenses . . . y avait-il un contrat ouvert? Pouvez-vous nous fournir des précisions sur le contrat accordé pour ce camp?

M. Montpetit: Nous avons procédé par soumissions. D'abord nous nous sommes adressés à certains entrepreneurs choisis et nous leur avons demandé des propositons pour un camp. Nous leur avons dit quelles étaient nos exigences et nous leur avons demandé de présenter une offre, avec les coûts et tous les détails d'ingénierie. Nous avons choisi l'offre qui nous convenait le mieux. La construction a eu lieu en 1982 et fut terminée en 1983, si je m'en souviens bien.

M. Schellenberger: Donc le million de dollars au budget, c'est pour le parachèvement du camp?

M. Montpetit: Oui.

M. Schellenberger: Et il sera terminé . . .

M. Montpetit: Il est terminé.

M. Schellenberger: C'est terminé.

[*Text*]

How do you use that camp? Is it a seasonal camp?

• 1155

Mr. Montpetit: It is a seasonal camp. All our operations are seasonal. The earliest we might start would be the middle of May until the end of October, somewhere around there.

Mr. Schellenberger: Okay. And $4 million?

Mr. Montpetit: We paid $5 million.

Mr. Schellenberger: You feel as far as you are concerned that was a reasonable cost for that operation?

Mr. Montpetit: No question about that. I think we got a good camp and we got our money's value for it.

Mr. Schellenberger: Have you also let a contract for a new vessel at, I think, $400,000, the shuttlecraft? Have you let a contract for a shuttlecraft to boats offshore in the Tuktoyaktuk area?

Mr. Montpetit: I am not sure what you are referring to because I cannot relate that to . . .

Mr. Schellenberger: Have you ordered any new ships recently?

Mr. Montpetit: Not recently. We have a ship at Tuktoyaktuk, and I saw your question when you referred to 400,000 tonnes or something like that. I took that to be a mistake. The only thing you could be referring to maybe was the bank slam which was one of the . . .

Mr. Schellenberger: No. I have some questions on those. I thought you had let a contract for a vessel to service the ARD-31.

Mr. Montpetit: In the budget that I talked about there was an allocated amount for a vessel for the Tuktoyaktuk area, a work boat.

Mr. Schellenberger: Right.

Mr. Montpetit: If that is what you are referring to, it is correct. But we did not build it.

Mr. Schellenberger: You have not built it?

Mr. Montpetit: No.

Mr. Schellenberger: So the contract has not been let?

Mr. Montpetit: No.

Mr. Schellenberger: So you decided not to go ahead with it?

Mr. Montpetit: No. We deferred it. I would like to be clear in my answer. I am not aware at the moment that the contract has been let. It has been deferred; it was not built last year.

Mr. Schellenberger: Okay. Do you have much scrap metal that you get rid of each year?

[*Translation*]

Quelle utilisation en faites-vous? Est-ce un camp saisonnier?

M. Montpetit: Il s'agit d'un camp saisonnier. Toutes nos activités sont saisonnières. Le plus tôt que nous pouvons commencer serait vers le milieu du mois de mai, et nous nous arrêtons vers la fin du mois d'octobre, quelque part par là.

M. Schellenberger: Très bien. Il s'agit de 4 millions de dollars?

M. Montpetit: Nous avons payé 5 millions de dollars.

M. Schellenberger: D'après vous, s'agit-il là d'un prix raisonnable?

M. Montpetit: Il n'y a aucun doute là-dessus. Nous pensons avoir un bon camp et nous sommes convaincus d'en avoir eu pour notre argent.

M. Schellenberger: Vous avez également passé un contrat pour un nouveau vaisseau, pour un total, je pense, de 400,000$. Il s'agit de la navette, n'est-ce pas? Avez-vous passé un contrat pour la construction d'une navette pour les navires au large des côtes dans la région de Tuktoyaktuk?

M. Montpetit: Je ne vois pas très bien de quoi vous voulez parler, car je ne puis rattacher cela à . . .

M. Schellenberger: Avez-vous commandé de nouveaux navires récemment?

M. Montpetit: Pas récemment. Nous avons un navire à Tuktoyaktuk, et j'ai vu votre question au sujet des 400,000 tonnes, ou quelque chose du genre. Il m'avait semblé que c'était une erreur de votre part. Vous ne pouvez vouloir faire allusion qu'à la péniche d'échouement qui a été l'un des . . .

M. Schellenberger: Non. J'ai quelques questions à poser là-dessus. Je pensais que vous aviez passé un contrat pour un navire devant desservir l'ARD-31.

M. Montpetit: Dans le budget dont j'ai fait état, il y avait un montant alloué pour l'achat d'un navire de travail dans la région de Tuktoyaktuk.

M. Schellenberger: Oui.

M. Montpetit: Si c'est à cela que vous faites allusion, c'est exact. Mais nous ne l'avons pas construit.

M. Schellenberger: Vous ne l'avez pas construit?

M. Montpetit: Non.

M. Schellenberger: Le contrat n'a donc été accordé à personne?

M. Montpetit: Non.

M. Schellenberger: Vous avez donc décidé de ne pas le faire construire?

M. Montpetit: Non, nous avons tout simplement remis cela à plus tard. J'aimerais que ma réponse vous soit très claire. Que je sache, ce contrat n'a pas encore été passé. Il a été remis à plus tard. Ce navire n'a pas été construit l'an dernier.

M. Schellenberger: Très bien. Vous débarrassez-vous de beaucoup de ferraille chaque année?

[*Texte*]

Mr. Montpetit: A fair amount.

Mr. Schellenberger: Do you put out a contract or a bidding tender?

Mr. Montpetit: Not for the scrap. Usually we have a hard time getting rid of the scrap, to be honest with you. But we do put out public tenders for surplus material or material which we consider to be disposed of, if you wish. We normally advertise in our local papers and try to sell them right there instead of taking them out. But in so far as what we refer to as scrap, which is normally sheet metal stampings, that type of goods, old plating—we try to sell it for scrap at the first opportunity. We have called for tenders on that but it varies with the year. Some years there is a demand for steel scrap. When you get up north it is complicated, because there is very little money left by the time it gets to the mill. So the tendency is for that scrap to be not too much in demand. I do not think I could say honestly that we go out for public tendering on the scrap.

Mr. Schellenberger: Okay.

There is one other thing. I pulled a clipping file on NTCL and I just want some comments, if you will, on a problem in 1980 whereby a Mr. Preville was charged with conspiring to transport two trailers from Dome base in Tuk to Edmonton. In fact, he got the trailers onto your boat and all the way down to Hay River before Dome security found out about it. Now I understand that when you were aware of it you dealt with it, because I would understand that you would require that your employees follow the Canada Shipping Act. It would have manifests or whatever.

Mr. Montpetit: I do not know what relation this has to your general theme of questioning.

Mr. Schellenberger: It does not have any relation. It is a new question.

Mr. Montpetit: You know, the question of Mr. Preville, which I do not feel should be discussed here to be honest with you, is a story between Dome and Preville. They discharged Mr. Preville, as you well know, because some things were not regular. I certainly do not want to get involved in that phase of it.

The Chairman: I would have to agree, if that is the situation. It was a situation between Dome and Mr. Preville that Mr. Montpetit . . .

• 1205

Mr. Schellenberger: That is not necessarily true, Mr. Chairman, because the vessel . . .

The Chairman: All I can say then is for you to ask subsequent questions.

[*Traduction*]

M. Montpetit: D'une bonne quantité.

M. Schellenberger: Passez-vous un contrat, ou faites-vous un appel d'offre?

M. Montpetit: Non, pas pour la ferraille. D'ailleurs, je vous dirais bien franchement que nous avons du mal à nous débarasser de la ferraille. Nous recourons cependant à des appels d'offre pour le matériel excédentaire et pour le matériel dont nous voulons nous débarrasser. En général, nous faisons de la publicité dans les journaux locaux et nous essayons de vendre le matériel tout de suite sur place pour nous éviter d'avoir à le transporter. Mais tout ce qui est de ce que nous appelons ferraille, c'est-à-dire, en règle générale, des résidus de tôle, des vieux placages, etc . . . nous essayons de vendre tout cela à la première occasion. Nous avons déjà fait des appels d'offre par le passé pour nous en débarrasser, mais cela varie chaque année. Certaines années, il y a une demande de ferraille. Mais dans le nord, c'est compliqué, parce que cela ne rapporte plus que très peu une fois la ferraille arrivée à la scierie. C'est pourquoi la demande de ferraille n'est pas très forte. Je ne pourrai pas vous assurer franchement que nous faisons des appels d'offre publics pour la ferraille.

M. Schellenberger: Très bien.

J'aimerais maintenant passer à autre chose. J'ai sorti un dossier de coupures de presse au sujet de la S.T.N.L., et je voulais savoir ce que vous pensiez d'un problème qui est survenu en 1980 lorsqu'un certain M. Preville a été accusé de conspiration relativement au transport de deux remorques de la base de Dome à Tuktoyaktuk jusqu'à Edmonton. D'ailleurs, il a réussi à mettre les remorques sur votre navire et à descendre toute la rivière Hay avant que les services de sécurité de la Dome ne le découvrent. J'imagine que vous avez dû vous en occuper dès que vous en avez pris connaissance, car si j'ai bien compris, vous devez exiger que vos employés respectent la Loi sur la marine marchande du Canada. Il y aurait des manifestes ou autre chose.

M. Montpetit: Je ne vois pas en quoi cela se rapporte au thème général de vos questions.

M. Schellenberger: Il n'y a aucun rapport entre cette question et les autres. Il s'agit d'une toute nouvelle question.

M. Montpetit: Vous savez, l'affaire de M. Preville, est une affaire entre lui et la société Dome, et je ne pense pas que nous devrions en discuter ici. Comme vous le savez, ils ont renvoyé M. Preville, car il avait fait un certain nombre de choses qui n'étaient pas très catholiques. Mais je n'ai certainement pas envie d'en porter.

Le président: Je suis de votre avis, si c'est là la situation. Il s'agit d'une affaire entre Dome et M. Preville, que M. Montpetit . . .

M. Schellenberger: Cela n'est pas forcément vrai, monsieur le président, parce que le navire . . .

Le président: Tout ce que je puis faire, dans ce cas, c'est de vous demander de poser vos autres questions.

[*Text*]

Mr. Schellenberger: Okay. Thank you. I will.

The trailers were put on NTCL barges without any manifest, as I read the story, and moved to Hay River before they were caught. You then dealt with your employee.

Mr. Montpetit: The inference that you are putting on this is that before they were caught . . . My understanding—not only my understanding but also my knowledge—of it is that the story became known I think two years later than the happening. I cannot answer the other part of the question right now, but we could have put it on the barge at no charge. That does not mean it does not have a bill or a manifest. But I cannot answer that particular item.

Mr. Schellenberer: I am just wondering because the gentlemen in charge is now in charge of a very major movement in your company and I was wondering whether in fact you have cleared the operation. Obviously you have because you have promoted him.

Mr. Montpetit: Who is that?

Mr. Schellenberger: I can give you his name if you would like.

Mr. Montpetit: Yes, I would like you to.

Mr. Schellenberger: Mr. Clement.

Mr. Montpetit: Clement Cameron you mean. I am not sure he was in charge at that time. I would have thought it was somebody else, but if you tell me it is then maybe the timing was when he was there. But that has nothing to do with his promotion, believe me.

Mr. Schellenberger: Well, that is good because . . .

Mr. Montpetit: We do not operate that way.

Mr. Schellenberger: —you do business with Dome and . . .

Mr. Montpetit: When you have a customer . . . First, I think this committee should understand that we compete for our business. We do not get business just for nothing. We compete for it, and when you have a customer like Dome which represents millions of dollars of your revenue, like $8,000,000 in a year, you treat that customer with tender gloves. To bring a subject like that at this committee I think is . . .

Mr. Schellenberger: If it causes you difficulty, we will leave it.

Mr. Montpetit: It causes me a lot of difficulty . . .

Mr. Schellenberger: Do you have a court case going with Dome at present?

Mr. Montpetit: Yes, we do.

Mr. Schellenberger: What was the problem there?

Mr. Montpetit: Very simply, damage occurred to barges which we contend was their responsibility. Consequently, we

[*Translation*]

M. Schellenberger: Très bien. Merci. C'est ce que je vais faire.

D'après ce que j'ai lu, les remorques ont été montées sur des barges de la S.T.N.L., sans être accompagnées de manifestes, et ont été amenées jusqu'à Hay River avant qu'on ne s'en rende compte. C'est à ce moment-là que vous êtes intervenu auprès de votre employé.

M. Montpetit: Ce que vos remarques sous-entendent, c'est qu'avant qu'ils ne soient pris . . . d'après ce que j'ai compris, et également d'après ce que je sais . . . l'histoire n'a été rendue publique que deux ans après les faits. Quant à l'autre partie de votre question, je ne puis y répondre tout de suite, mais il se peut très bien que l'on ait mis les remorques sur la barge gratuitement. Cela ne veut pas dire qu'il n'y a pas de facture ou de manifeste. Mais je ne puis vous donner de réponse là-dessus.

M. Schellenberger: Je me pose tout simplement la question parce que le responsable est maintenant responsable d'un mouvement d'envergure au sein de votre société, et je voudrais savoir si vous avez tiré toute l'affaire au clair. J'imagine que oui, puisque vous l'avez promu.

M. Montpetit: De qui s'agit-il?

M. Schellenberger: Je puis vous donner son nom si vous voulez.

M. Montpetit: Oui, j'aimerais que vous me le donniez.

M. Schellenberger: M. Clement.

M. Montpetit: Vous voulez dire Clement Cameron. Je ne suis pas certain que c'était lui le responsable à l'époque. J'aurais pensé que c'était quelqu'un d'autre, mais si vous me dites que c'était lui . . . Mais croyez-moi, cela n'aurait de toute façon rien à voir avec sa promotion.

M. Schellenberger: C'est bon à savoir, parce . . .

M. Montpetit: Ce n'est pas comme cela que nous travaillons.

M. Schellenberger: . . . vous faites affaire avec Dome et . . .

M. Montpetit: Lorsque vous avez un client . . . Premièrement, je pense que le Comité doit comprendre que nous devons faire concurrence dans notre domaine. Ce n'est pas pour rien que nous obtenons ce que nous avons. Nous devons être compétitifs, et lorsque vous avez un client comme Dome qui représente plusieurs millions de dollars en recettes, quelque chose de l'ordre de 8 millions de dollars par année, vous prenez des gants avec lui. Soulever un sujet comme celui-là au Comité est, je pense . . .

M. Schellenberger: Si cela pose des problèmes pour vous, nous laisserons cette question de côté.

M. Montpetit: Cela me pose beaucoup de problèmes . . .

M. Schellenberger: N'intentez-vous pas en ce moment un procès contre Dome?

M. Montpetit: Oui.

M. Schellenberger: Et quel est le problème dans ce cas-ci?

M. Montpetit: Il s'agit tout simplement de dommages causés à nos barges, pour lesquels nous les tenons pour

[*Texte*]

presented them with a bill. They deny the responsibility so we are in court, which is a normal business . . .

Mr. Schellenberger: Do you still have the chief witness on your staff?

Mr. Montpetit: Sure.

Mr. Schellenberger: That is good to know.

Thank you, Mr. Chairman. Those are all the questions I have.

Mr. Montpetit: The chief witness in this instance has been our vice-president of operations so he is still on staff.

Mr. Schellenberger: Mr. Chairman, I appreciate the opportunity to question NTCL because I recognize I am not a regular member of your committee. I appreciate the indulgence of the committee. Perhaps when their next annual report is due we might call them back for further questions.

The Chairman: According to the sheet I have, as of today you are a member of the committee . . .

Mr. Schellenberger: Oh.

The Chairman: —so it is quite regular that you should ask questions. I agree that you had a substantial amount of time, but that was because other members took less time.

In any case, the questioning and the responses this morning were pretty lively. I know that you do not appear before this committee very often, Mr. Montpetit or Mr. Cameron. I am happy that you came this morning and gave us an insight into the operations, the problems and the successes of Northern Transportation Company Limited. Thank you very much for appearing.

Mr. Montpetit: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: The committee is adjourned until 9.30 a.m. on Thursday, February 23, 1984 when we shall have before us Air Canada.

[*Traduction*]

responsables. Nous leur avons remis une facture, mais ils nient en être responsables. C'est pourquoi nous les poursuivons, ce qui est une pratique tout à fait normale en affaires . . .

M. Schellenberger: Le témoin principal fait-il toujours partie de votre personnel?

M. Montpetit: Bien sûr.

M. Schellenberger: C'est bon à savoir.

Merci, monsieur le président. J'en ai terminé avec mes questions.

M. Montpetit: Le témoin principal était dans ce cas-ci notre vice-président responsable des activités, et il est toujours membre du personnel.

M. Schellenberger: Monsieur le président, je vous suis reconnaissant de m'avoir donné l'occasion de poser des questions au représentant de la S.T.N.L., car je sais bien que je ne suis pas membre régulier de votre Comité. J'apprécie votre indulgence. Et peut-être pourrions-nous les réinviter lors de la parution de leur prochain rapport annuel.

Le président: D'après la feuille que j'ai devant moi, vous êtes membre à part entière du Comité à compter d'aujourd'hui . . .

M. Schellenberger: Ah bon.

Le président: . . . alors il est tout à fait normal que vous puissiez poser des questions. Je reconnais que vous avez disposé d'une période de temps assez importante, mais c'est tout simplement parce que les autres membres ont pris moins de temps.

De toute façon, l'échange de ce matin a été très animé. Je sais, messieurs Montpetit et Cameron, que ce n'est pas souvent que vous comparaissez devant le Comité. Je suis heureux que vous soyez venus ce matin nous donner un aperçu des activités, des problèmes et des réussites de la Société des transports du Nord Ltée. Merci d'être venus.

M. Montpetit: Merci, monsieur le président.

Le président: La séance est levée. Nous reprendrons le jeudi 23 février 1984 à 9h30, pour entendre les représentants d'Air Canada.

Book Tarif
rale des livres
K1A 0S9
OTTAWA

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 6

Thursday, February 23, 1984

Chairman: Maurice A. Dionne

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 6

Le jeudi 23 février 1984

Président: Maurice A. Dionne

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Transport

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transports

RESPECTING:

Capital Budget of Air Canada for the financial year ending December 31, 1983

Annual Report of Air Canada for 1982

CONCERNANT:

Budget d'investissements d'Air Canada pour l'année financière se terminant le 31 décembre 1983

Rapport annuel d'Air Canada pour 1982

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

Second Session of the
Thirty-second Parliament, 1983-84

Deuxième session de la
trente-deuxième législature, 1983-1984

Available from the Canadian Government Publishing Centre, Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

En vente: Centre d'édition du gouvernement du Canada, Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Canada Post Postage paid
Postes Canada Port payé
Book rate
Tarif des livres
K1A 0S9
OTTAWA

If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnements et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

From the Northern Transportation Company Limited:
Mr. L.R. Montpetit, President and Chief Executive Officer.
Mr. S.D. Cameron, Chairman of the Board.

De la Société des Transports du Nord Limitée:
M. L.R. Montpetit, président et chef de la Direction.
M. S.D. Cameron, président du Conseil.

Available from the Canadian Government Publishing Centre, Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

En vente: Centre d'édition du gouvernement du Canada, Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 6

Thursday, February 23, 1984

Chairman: Maurice A. Dionne

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule nº 6

Le jeudi 23 février 1984

Président: Maurice A. Dionne

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Transport

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transports

RESPECTING:

Capital Budget of Air Canada for the financial year ending December 31, 1983

Annual Report of Air Canada for 1982

CONCERNANT:

Budget d'investissements d'Air Canada pour l'année financière terminée le 31 décembre 1983

Rapport annuel d'Air Canada pour 1982

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

Second Session of the
Thirty-second Parliament, 1983-84

Deuxième session de la
trente-deuxième législature, 1983-1984

36158—1

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Maurice A. Dionne

Vice-Chairman: Robert Bockstael

MEMBERS/MEMBRES

Les Benjamin
Pierre Deniger
Jesse Flis
Michael Forrestall
Hon. Don Mazankowski
J. Patrick Nowlan
Marcel Ostiguy
Charles Turner

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Maurice A. Dionne

Vice-président: Robert Bockstael

ALTERNATES/SUBSTITUTS

Vic Althouse
John Campbell (*LaSalle*)
Léopold Corriveau
Jack Ellis
Len Gustafson
Maurice Harquail
Gérald Laniel
Bill McKnight
Paul McRae
Keith Penner

(Quorum 6)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 69(4)(*b*)

On Wednesday, February 22, 1984:
Mr. Nowlan replaced Mr. Schellenberger;
Mr. Forrestall replaced Mr. Shields;
Mr. Ellis replaced Mr. Neil.

Conformément à l'article 69(4)*b*) du Règlement

Le mercredi 22 février 1984:
M. Nowlan remplace M. Schellenberger;
M. Forrestall remplace M. Shields;
M. Ellis remplace M. Neil.

Published under authority of the Speaker of the
House of Commons by the Queen's Printer for Canada

Available from the Canadian Government Publishing Centre, Supply and
Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre
des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

En vente: Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

ORDER OF REFERENCE

Pursuant to Standing Order 46(4) the following papers were deemed referred to the Committee:

Tuesday, April 19, 1983

Capital Budget of Air Canada for the financial year ending December 31, 1983, pursuant to subsection 70(2) of the Financial Administration Act, chapter F-10, R.S.C., 1970. Sessional Paper No. 321-1/56C.

Wednesday, March 30, 1983

Report of Air Canada, together with the Auditors' Report, for the year 1982, pursuant to section 17 of the Air Canada Act, 1977, chapter 5, Statutes of Canada, 1977-78. Sessional Paper No. 321-1/54C.

ORDRE DE RENVOI

Conformément aux dispositions de l'article 46(4) du Règlement, les documents suivants étaient réputés déférés au Comité:

Le mardi 19 avril 1983

Budget d'investissements d'Air Canada, pour l'année financière se terminant le 31 décembre 1983, conformément à l'article 70(2) de la Loi sur l'administration financière, chapitre F-10, S.R.C., 1970. Document parlementaire nº 321-1/56C.

Le mercredi 30 mars 1983

Rapport de la Société Air Canada, pour l'année 1982, ainsi que le rapport des vérificateurs y afférent, conformément à l'article 17 de la Loi d'Air Canada de 1977, chapitre 5, Statuts du Canada 1977-1978. Document parlementaire nº 321-1/54C.

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, FEBRUARY 23, 1984
(8)

[*Text*]

The Standing Committee on Transport met at 9:35 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne (*Northumberland—Miramichi*), presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Bockstael, Deniger, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Flis, Forrestall, Mazankowski, Nowlan, Ostiguy and Turner.

Alternates present: Messrs. Campbell (*LaSalle*), Gustafson and Harquail.

Other Member present: Mr. Burghardt.

Witnesses: *From Air Canada*: Mr. Claude I. Taylor, President and Chief Executive Officer; Mr. Pierre J. Jeanniot, Executive Vice-President and Chief Operating Officer and Mr. Denis J. Groom, Senior Vice-President, Finance and Planning.

Pursuant to Standing Order 46(4) contained in the House of Commons permanent and provisional Standing Orders, December 22, 1982, the Committee commenced consideration of the following reports:

1. Capital Budget of Air Canada for the financial year ending December 31, 1983.
2. Annual Report of Air Canada for 1982.

The witnesses answered questions.

At 12:46 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 23 FÉVRIER 1984
(8)

[*Traduction*]

Le Comité permanent des transports se réunit, ce jour à 9 h 35, sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) (*président*).

Membres du Comité présents: MM. Benjamin, Bockstael, Deniger, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Flis, Forrestall, Mazankowski, Nowlan, Ostiguy et Turner.

Substituts présents: MM. Campbell (*LaSalle*), Gustafson et Harquail.

Autre député présent: M. Burghardt.

Témoins: *De la Société Air Canada*: M. Claude I. Taylor, président-directeur général; M. Pierre-J. Jeanniot, vice-président général, et M. Denis J. Groom, premier vice-président, Finances et planification.

Conformément aux dispositions de l'article 46(4) contenues dans le Règlement de la Chambre des communes du 22 décembre 1982, le Comité procède à l'examen des rapports suivants:

1. Budget d'investissements d'Air Canada pour l'année financière se terminant le 31 décembre 1983.
2. Rapport annuel d'Air Canada portant sur 1982.

Les témoins répondent aux questions.

A 12 h 46, le Comité suspend les travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(*Recorded by Electronic Apparatus*)

[*Texte*]

Thursday, February 23, 1984

• 0934

The Chairman: Order, please.

• 0935

Could I ask the cameras to be removed now, please. Thank you.

In acccordance with our permanent order of reference, we shall consider the following reports this morning: The Capital Budget of Air Canada for the Financial Year ending December 31, 1983 and the Annual Report of Air Canada for 1982.

Again this morning it is my pleasure to welcome Mr. Taylor, the President and Chief Executive Officer of Air Canada. With him is Mr. Pierre Jeanniot who is the Chief Operating Officer, and Mr. Denis J. Groom who is Senior Vice-President, Finance and Planning.

We welcome you, gentlemen, to the committee. I would ask Mr. Taylor if he has an opening statement to proceed with it now, please. Mr. Taylor.

Mr. Claude I. Taylor (President and Chief Executive Officer, Air Canada): Thank you, Mr. Chairman. My opening statement will be Very brief. We were here in May of 1983 to begin the discussion of the Annual Report for 1982 and the Capital Budget for 1983 and we prepared a fairly lengthy statement at that time. So this morning I would not take up the time of the committee to repeat any of that.

We are pleased to be back to finish the process of the review by your committee of 1982, and particularly pleased to be here on the 75th anniversary of flight at Baddeck, Nova Scotia which was 75 years ago today. So there is a bit of aviation in the air.

Mr. Chairman, we are here to respond to the committee and we are prepared to do that at this time.

The Chairman: When you say "brief", you obviously mean "brief", Mr. Taylor.

We will start our questioning then with Mr. Nowlan. Fifteen minutes, Mr. Nowlan, please.

Mr. Nowlan: Thank you, Mr. Chairman. I am glad to see Air Canada back at the table. The chairman mentioned when they last were here there were certain matters of perhaps more provocative controversy and I do not intend to rehash that in my questions. However, there have been some changes since we last met. The Annual Report touches on many subjects and I thought, frankly, was a very good report, that itself could take all day if we wanted to ask the substantive questions. I am going to ask my first question generally, Mr. Chairman, on the administration of Air Canada. Since you have been operating

TÉMOIGNAGES

(*Enregistrement électronique*)

[*Traduction*]

Le jeudi 23 février 1984

Le président: À l'ordre s'il vous plaît.

Je voudrais maintenant prier les caméramen de sortir, s'il vous plaît. Je vous remercie.

Conformément à notre mandat permanent, nous allons examiner ce matin les rapports suivants: le Budget d'investissements d'Air Canada pour l'année financière terminée le 31 décembre 1983, et le Rapport annuel d'Air Canada pour l'année 1982.

J'ai le plaisir de souhaiter de nouveau la bienvenue à M. Taylor, président-directeur général d'Air Canada. Il est accompagné de M. Pierre Jeanniot, vice-président, et de M. Denis J. Groom, premier vice-président, Finances et Planification.

Nous vous souhaitons la bienvenue à ce Comité, messieurs. Si M. Taylor a une déclaration d'ouverture, je vais lui demander de nous en donner lecture.

M. Claude I. Taylor (président-directeur général d'Air Canada): Je vous remercie, monsieur le président. Ma déclaration d'ouverture sera très brève: nous avons comparu devant vous en mai 1983, pour entamer la discussion du Rapport annuel de 1982, et le Budget d'investissements pour l'année 1983, nous avons préparé à l'époque une déclaration assez étoffée. Je ne voudrais pas faire de redites ce matin, et gaspiller ainsi le temps du Comité.

Nous sommes heureux de nous retrouver devant vous pour mettre un point final à l'examen du rapport de 1982, et nous sommes particulièrement heureux que ce jour marque, au jour près, le 75ième anniversaire du vol de Baddeck, en Nouvelle-Écosse. C'est donc une journée faste pour l'aviation aujourd'hui.

Monsieur le président, nous sommes venus pour répondre aux questions que vous voudrez bien nous poser, et nous sommes prêts.

Le président: Vous, monsieur Taylor, quand vous dites que vous allez être «bref», vous tenez au moins parole!

Nous allons donc donner la parole en premier lieu à M. Nowlan. Quinze minutes, monsieur Nowlan, s'il vous plaît.

M. Nowlan: Je vous remercie, monsieur le président. Je suis heureux de revoir les représentants d'Air Canada. Le président a mentionné que la dernière fois qu'ils ont comparu, c'était pour des questions qui prêtaient à controverse, mais je ne reviendrai pas là-dessus dans mes questions. Des changements se sont produits entre temps. Le rapport annuel, qui m'a paru fort bon, en toute franchise, aborde ces questions et si nous voulions aller au fond des problèmes, c'est la journée entière qui y passerait. Je vais d'abord, monsieur le président, poser une question d'ordre générale sur l'administration d'Air

[*Text*]

now for several months without a chairman, Mr. Taylor, from your experience what is the proper situation. If there is to be a chairman, should the chairman be full-time or part-time?

Mr. Benjamin: I will take the job.

The Chairman: Have you been offered it, Mr. Benjamin?

Mr. Benjamin: No.

The Chairman: Mr. Taylor. That is a question of opinion, I guess. I think it is a legitimate question, although the final disposition of that, I guess, is up to the shareholder. Go ahead Mr. Taylor.

Mr. C. Taylor: Mr. Chairman, I would make a couple of comments: One, we have not been operating without a chairman, because the by-laws provide that when the chairman position is vacant, the board may elect from their number someone to act as chairman. So we have been functioning with an interim chairman of the board who was our chairman of the audit committee. He functions with the full capacities of the role of chairman, so we have a chairman and it is functioning very well.

Mr. Nowlan: My real question is: in view of some controversy in the past, from your experience as the Chief Executive Officer if you are going to proceed from an interim chairman, which we all appreciate is an interim situation until the bosses make up their minds—and that is not you, I appreciate that.

• 0940

From your experience as the Chief Executive Officer, in terms of the administration of the airlines, and looking at your annual report which says, with some justification, that Air Canada's management team has been stable, reliable and efficient, my first question, then, would be: Is it fair to say that the chairman is not part of your Air Canada management team, that he is above the management team? I am not trying to be difficult. What I am getting to, Mr. Taylor, through the chairman, is: From your experience, having served under several chairmen of different status—part-time, full-time—what is your professional, experienced opinion, as the Chief Executive Officer of Air Canada, as to the capacity of a chairman, if there is to be one? Should he be full-time or part-time?

Mr. C. Taylor: Mr. Nowlan, the way we now have the corporation structured, with an office of the chairman with an executive vice-president and a chief operating officer, and a president who is chief executive officer, we have a structure which we call a management structure, which I think is efficient. Now, people may have their own opinions about the qualities of the individuals, but I think the structure is fairly efficient.

Given that structure, then, the board of directors who are the shareholder's representatives to oversee the corporation on behalf of the shareholder, the role of a chairman then becomes

[*Translation*]

Canada. Il y a déjà plusieurs mois que vous êtes sans président, monsieur Taylor, et j'aimerais savoir, d'après cette expérience, quelle est votre opinion: s'il doit y avoir un président, est-ce qu'il devrait l'être à plein temps ou à temps partiel?

M. Benjamin: Je me porte candidat.

Le président: A-t-on proposé votre candidature, monsieur Benjamin?

M. Benjamin: Non.

Le président: Monsieur Taylor. Je pense que c'est une question d'opinion, qui est légitime certes, bien qui en dernier ressort, ce soit à l'actionnaire d'en décider. A vous la parole, monsieur Taylor.

M. C. Taylor: Monsieur le président, je voudrais faire plusieurs observations: la première, c'est que nous n'avons pas été sans directeur, car le règlement prévoit que lorsque le poste de directeur est vacant, le Conseil d'administration peut choisir parmi ses propres membres un directeur intérimaire. C'est ce que nous avons fait, et ce directeur intérimaire a été président du Comité de vérification. Il a les pleins pouvoirs du président, de sorte que nous avons en fait un président et que tout marche très bien.

M. Nowlan: Ce que je voulais vraiment savoir, c'est si compte tenu des controverses qui ont été soulevées, et de votre expérience en tant que président-directeur général, est-ce que vous pensez continuer avec un président intérimaire-épithète qui dit bien ce qu'elle veut dire—jusqu'à ce que les patrons—et ce n'est pas vous je comprends bien—prennent une décision.

D'après votre expérience en tant que président-directeur général d'une société de transport aérien, et compte tenu de votre rapport annuel dans lequel vous dites, non sans justification, que l'équipe de direction d'Air Canada a été stable, fiable et efficace, ma première question serait donc: est-il juste de dire que le président ne fait pas partie de votre équipe de direction d'Air Canada, qu'il se trouve à un niveau plus élevé? Je n'entends pas vous embarrasser, mais je voudrais en venir, monsieur Taylor, avec la permission du président, à la question suivante: d'après votre expérience, puisque vous avez eu des présidents à plein temps et des présidents à temps partiel, quelle est votre opinion professionnelle, fondée sur l'expérience, d'un président directeur général d'Air Canada, sur le statut de la présidence. Doit-il y avoir un président à plein temps, ou à temps partiel?

M. C. Taylor: Monsieur Nowlan, avec la structure actuelle de la société, à savoir un poste de président avec un vice-président général et un directeur des Services d'exploitation, et un président qui est également directeur général, la direction a une structure qui, à mon avis, fonctionne de façon satisfaisante. Les opinions peuvent différer en ce qui concerne les capacités des personnes en cause, mais la structure me paraît satisfaisante.

Compte tenu de cette structure, le conseil d'administration qui représente les actionnaires et qui gère la société au nom de ces actionnaires, le rôle de directeur se ramène à un rôle de

[*Texte*]

one of general oversight at the board level, and given that you have a chief operating officer and a chief executive officer, the day-to-day role of a chairman is, of course, minimized.

Mr. Nowlan: Without furrowing ground that was plowed before, is that not part of the problem in the past if you get a chairman who takes a real interest in the operation and executive decisions of the management committee?

Mr. C. Taylor: I am expressing my own view here at this point, and not that of the shareholder, because I do not know what the shareholder's view is, but if you have a chairman whose role would be cast as active in the day- to-day management of the corporation, then, of course, one would have to relook at the present structure we have of a chief executive officer and a chief operating officer.

Mr. Nowlan: Is there another major airline, Mr. Chairman, to Mr. Taylor, that has a situation where there is a chief executive officer and vice-presidents of operation and administration and yet has a part-time chairman as chairman of the board?

Mr. C. Taylor: There are a number of airlines that have that kind of a structure. There are some that have a chairman and a chief executive officer. In some cases, the chairman, president and chief executive officer are all one person. In the case of our sister company in Canada, transcontinentally, that role has been performed in that company both as chairman, president and CEO, and it has been performed as president and CEO with a part-time chairman coming from the parent company. There are examples in all cases.

The majority of them, I would think, would tend to have the chairmanship and the CEO combined; in some cases the chairmanship and the president and the CEO all combined; and in some cases, depending on the shareholder of that company, if it is a subsidiary of another holding company, the chairman probably comes from the holding company itself on a part-time basis.

Mr. Nowlan: Mr. Chairman, to Mr. Taylor, have you been asked to give your advice as to not a person to be chairman of Air Canada, but to the structure, either as is or revised, for the type of person who is going to be the chairman of the board of directors of Air Canada?

Mr. C. Taylor: No. At this stage I have not been consulted by the shareholder on what his plans are.

Mr. Nowlan: And from your interesting answers before, and I appreciate that you are in between ... I mean you are between the boss, parallel with the directors, and this parliamentary committee—would you be prepared to say before this committee that if there is to be a chairman it should be full-time compared to part-time?

[*Traduction*]

surveillance au niveau du conseil d'administration et compte tenu des fonctions du directeur des Services d'exploitation et du directeur général, le rôle d'intervention du président dans les affaires quotidiennes de la société se trouve donc réduit.

M. Nowlan: Sans vouloir ressasser les mêmes questions, est-ce que ceci n'a pas justement contribué aux difficultés du passé, lorsque vous aviez un directeur qui s'intéressait vraiment aux décisions importantes et à la gestion du comité de direction?

M. C. Taylor: Je parle ici de mon point de vue, et non de celui des actionnaires que je ne connais pas, mais si nous avions un président dont le rôle serait d'intervenir dans le fonctionnement quotidien de la société, il faudrait, bien entendu, réexaminer la structure actuelle où nous avons un président-directeur général et un directeur des Services d'exploitation.

M. Nowlan: Autre question que j'adresse à M. Taylor, par votre intermédiaire, monsieur le président: Y a-t-il une autre grande société de transport aérien où il y a un président-directeur général, des vice-présidents chargés de l'exploitation et de l'administration, et qui pourtant a un président à temps partiel siégeant au conseil d'administration?

M. C. Taylor: Il existe un certain nombre de sociétés de transport aérien qui ont ce genre de structures, certains ont un président et un directeur général. Dans certains cas, le président du conseil d'administration, le président de la société et le directeur général sont une et même personne. Dans le cas de notre société soeur au Canada, la transcontinentale, le rôle a été rempli à la fois par un président-directeur, président et directeur général, et il a également été rempli par un président et directeur général avec un président-directeur général à temps partiel provenant de la société mère. Il y a des exemples de chacun de ces cas.

La plupart d'entre eux, je pense, ont tendance à réunir les postes de directeur et de directeur général, et dans certains cas, le président du conseil d'administration, le président et le directeur général sont une et même personne; dans certains cas enfin, et selon les actionnaires, s'il s'agit d'une filiale d'une autre société de portefeuille, le président provient probablement de la société «Holding» et est directeur à temps partiel.

M. Nowlan: Monsieur le président, je voudrais demander à M. Taylor si on lui a demandé de donner son opinion non sur la personne qui occuperait le poste de président d'Air Canada, mais sur la structure, qu'elle reste telle quelle ou qu'elle soit révisée, et si elle convient au genre de personne qui va être président du conseil de direction d'Air Canada?

M. C. Taylor: Non, l'actionnaire ne m'a pas consulté jusqu'à présent sur ses projets.

M. Nowlan: D'après les intéressantes réponses que vous nous avez données—et j'apprécie votre situation, car vous êtes pris entre le patron et ce Comité parlementaire, et de pair avec les directeurs—seriez-vous disposé à dire devant ce Comité que s'il devait y avoir un président, il devrait être à plein temps, et non à temps partiel?

[*Text*]

Mr. C. Taylor: Mr. Nowlan, I think I tried to answer that when I said that given the type of structure we now have, with a chief operating officer and a chief executive officer, that type of structure would lend itself, of course, to a part-time chairman. Now, if the shareholder chose to appoint a full-time chairman, then we would have to look at the structure we now have within the corporation.

• 0945

That is, if the full-time chairman was going to take an active role in the management of the corporation.

Mr. Nowlan: I have a question, Mr. Chairman, that I suppose is not fair to ask Mr. Taylor, but he is sitting there and he most likely will be able to traverse the question.

In view of some of the recent history of Air Canada, not its air management committee, not . . . We will not get into safety at the moment, but I imagine other members will . . . Well, it is an unfair question, but really . . . For a new chairman of Air Canada, should it be another real political appointment, either of an ex-Member or an ex-Minister?

Mr. C. Taylor: I think I would deflect that one, Mr. Nowlan.

The Chairman: I think you are quite right, Mr. Nowlan. I think that is an unfair question.

An Hon. Member: He wants the job badly.

Mr. Nowlan: I can think of some who might. Okay. Well, we are too nice here anyway. That really most likely is not . . .

Coming back to administration, Mr. Chairman, to Mr. Taylor, I would be interested if Mr. Taylor would give this committee, if he can, what was the most difficult and time-consuming time he had in the administration of Air Canada in the period covered by the report of 1982, if any one single situation stands out.

Mr. C. Taylor: I do not think there is any one single situation. There were a number given, and 1982 was the year in which the airline was under tremendous pressure because of the economy and the competitive aspects. It was a year in which we were having to adjust our plans to the point where we could keep the corporation as viable as possible and hopefully come out of the downturn with only one year of a loss situation as opposed to what the U.S. industry had gone through with three. So I suppose the overriding, overburdening issue was the question of how to cope with that economic downturn and how to position the corporation to see that downturn reversed in 1983. Certainly in 1982 that was the overpowering issue.

Mr. Nowlan: My time must be just about up. I would like to go on the second round. How much more time do I have?

The Chairman: You have all of four minutes.

[*Translation*]

M. C. Taylor: Monsieur Nowlan, je crois avoir essayé de répondre à cette question parce que j'ai répondu que compte tenu du genre de structure que nous avions, avec un directeur général et un chef des services d'exploitation, le poste se prêterait à une présidence à temps partiel. Mais si l'actionnaire décidait de nommer un président à plein temps, nous devrions réexaminer la structure actuelle de la société.

Bien entendu, si le président à plein temps veut jouer un rôle actif dans la gestion de la société.

M. Nowlan: Monsieur le président, puisque M. Taylor se trouve devant nous, je suis tenté de lui poser une question qui n'est peut-être pas franc jeu, mais je suis sûr qu'il saura s'en tirer.

Compte tenu des récents événements qui se sont passés à Air Canada, pas à son comité de gestion, pas . . . Nous n'allons pas aborder la question de la sécurité maintenant, mais j'imagine que d'autres membres du Comité voudront le faire . . . C'est une question perfide, j'imagine, mais à vrai dire . . . Pour nommer un nouveau directeur d'Air Canada, est-ce que vous envisagez une autre nomination politique, soit d'un ancien député, soit d'un ancien ministre?

M. C. Taylor: Je préférerais ne pas répondre à cette question, monsieur Nowlan.

Le président: Je pense que vous avez tout à fait raison: monsieur Nowlan, votre question est perfide.

Une voix: Il veut avoir le poste à tout prix.

M. Nowlan: J'en connais qui le voudraient. Nous faisons trop de simagrées. Il est très vraisemblable que ceci ne sera pas . . .

Pour en revenir à l'administration, monsieur le président, j'aimerais savoir si M. Taylor voudrait bien dire à ce Comité, s'il le peut, quelle est la période la plus difficile et la plus absorbante qu'il ait connue à Air Canada pendant la période couverte par le rapport de 1982, à supposer qu'il y ait eu des périodes plus difficiles que d'autres.

M. C. Taylor: Non, je n'en vois pas. Il y a eu plusieurs situations de crise, 1982 étant l'année pendant laquelle notre société s'est trouvée en proie à de formidables pressions, compte tenu de la conjoncture et de la concurrence. C'est une année pendant laquelle nous avons dû opérer des redressements afin d'assurer, dans la mesure du possible, la viabilité de la société, et nous en tirer avec des pertes limitées à une seule année, alors que le même secteur, aux États-Unis, avait connu trois années d'épreuves. La question qui dominait toutes les autres, c'était comment faire face au marasme et comment renverser la vapeur pour 1983. L'année tout entière à été dominée par cette question.

M. Nowlan: Mon temps de parole a sans doute expiré mais j'aimerais poser des questions au second tour. Combien de temps me reste-t-il?

Le président: Il ne vous reste que quatre minutes.

[*Texte*]

Mr. Nowlan: Oh, good gracious. Okay. Sorry.

In the 1982 report you mentioned retirements from the board and replacements. Of course even since that report there have been a couple of other retirements. I presume the director Lorna Marsden is no longer a director of Air Canada—is that correct?—since she has become a senator.

Mr. C. Taylor: That is correct. She has resigned.

Mr. Nowlan: Are there any other changes in the board of directors?

Mr. C. Taylor: No. There are currently two vacancies on the board. The other appointments to the board all carried through into 1983 and into the early months of 1984. There are currently two vacancies.

Mr. Nowlan: I have just one little question on this business of directors. What perks do the directors of Air Canada get? Do they get a perpetual Air Canada pass that takes them across Canada and anywhere where Air Canada goes, or do they have travel privileges three times a year? What types of perks does a director get in terms of Air Canada's flights and travel?

Mr. C. Taylor: Unlike some boards, Mr. Nowlan, there is no retainer. Some boards have a retainer plus a per diem for meetings attended. In our case there is no retainer. There is a $300 per diem, plus expenses, for meetings attended, and in lieu of a retainer they have transportation privileges on the airline while they are members of the board.

Mr. Nowlan: Anywhere in the world?

Mr. C. Taylor: Anywhere in Air Canada's world.

Mr. Nowlan: Well, that is a pretty large world. With transfer privileges to your other airlines?

Mr. C. Taylor: No transfer privileges.

Mr. Nowlan: Okay. I will leave that for the moment.

I would like to ask a question, for which perhaps I could get the answers on the second round, which is a little more specific and a little more regional. Mr. Chairman, you would be interested yourself, I know, coming from a certain area that I come from geographically in Atlantic Canada. I know with the previous President of Air Canada—I think we almost go back to Mr. Baldwin's day, but that was a few years ago—there was evidence before this committee on the ratio of passengers per mile in different regions of Canada. At that time and for quite a time, I think, Atlantic Canada had the highest passenger per mile rate in Air Canada's operations.

• 0950

What I am going to get at in the second round . . . If someone behind you can start to see the information in a more

[*Traduction*]

M. Nowlan: Ciel! Bon, alors tant pis.

Dans votre rapport de 1982, vous mentionnez les mises à la retraite du conseil d'administration et les remplacements; depuis, il en est intervenu d'autres. Je pense que Mme Lorna Marsden, directeur d'Air Canada, n'occupe plus ce poste depuis qu'elle est devenue sénateur. Est-ce exact?

M. C. Taylor: C'est exact, elle a donné sa démission.

M. Nowlan: Y a-t-il d'autres changements qui sont intervenus au conseil d'administration?

M. C. Taylor: Non. À l'heure actuelle, il y a deux postes vacants au conseil d'administration. Toutes les autres nominations ont été maintenues pour l'année 1983, et ce jusque dans la première partie de 1984. À l'heure actuelle, il y a deux postes vacants.

M. Nowlan: Il me reste une petite question concernant les directeurs. Quels sont les gains d'appoint que touchent les directeurs d'Air Canada? Ont-ils droit à un laissez-passer permanent qui leur permet de voyager sur Air Canada, dans notre pays et sur toutes les lignes desservies par la société Air Canada, ou ont-ils droit à trois voyages par an? De quels genres d'avantages bénéficie un directeur en ce qui concerne les voyages et les vols sur Air Canada?

M. C. Taylor: À la différence de certains conseils d'administration, monsieur Nowlan, nous n'avons pas de jetons de présence auxquels s'ajoute un per diem par réunion comme c'est le cas de certains conseils d'administration. Ce n'est pas le cas d'Air Canada. Il y a un per diem de 300$ par jour plus les dépenses pour assistance aux réunions, et au lieu de jetons de présence, il y a des privilèges de transport sur les lignes aériennes aussi longtemps que l'on est membre du conseil d'administration.

M. Nowlan: Dans le monde entier?

M. C. Taylor: Dans le monde entier, si c'est sur une ligne d'Air Canada.

M. Nowlan: Ma foi, le réseau d'Air Canada couvre une grande partie du monde. Avec droit de correspondance sur vos autres lignes aériennes?

M. C. Taylor: Sans privilège de correspondance.

M. Nowlan: Bon, laissons cette question pour le moment.

J'aimerais vous poser une question en vous demandant peut-être d'y répondre au deuxième tour, une question qui est peut-être un peu plus précise et plus limitée à la région. Monsieur le président, cette question ne peut manquer de vous intéresser, vous qui êtes originaire de la même région que moi, à savoir la région de l'Atlantique. Autrefois, du temps de l'ex-président d'Air Canada, et c'était vrai aussi du temps de M. Baldwin, il y a plusieurs années, on constatait que le rapport passagers-milles variait suivant les régions du Canada. A cette époque-là, et cela a duré longtemps, la région de l'Atlantique avait le plus haut rapport passagers-milles du point de vue d'Air Canada.

Je vous poserai des questions là-dessus au deuxième tour . . . Entre-temps, quelqu'un pourrait-il voir si vous avez des

[*Text*]

statistical way, I am interested in the fare structure as it applies to Air Canada and Atlantic Canada and how that relates to the other regions in Canada. It is certainly my conviction, from travelling in Atlantic Canada and looking at the rates in other parts of the country, that the Atlantic traveller is paying a higher rate than those in other parts of the country. If that is not so, I would like to know. Also, along with that is the fact that, because we are situated out there in the east and it takes a long time by train, there is a heavier passenger per mile use of Air Canada in the Atlantic to Upper Canada than there is in other parts of the country.

Now, would you like to comment on that now or can I . . . ?

Mr. C. Taylor: If the chairman would like us to comment, I will ask Mr. Jeanniot to comment on it. Just as a point of clarification, Mr. Nowlan, I believe you are referring to the rate per passenger mile on which the fare structure is based.

Mr. Nowlan: Yes, that is right.

Mr. C. Taylor: I will ask Mr. Jeanniot to comment on the formula we use to construct our regular passenger fares in Canada, which is on a formula basis, and then the reductions from those regular fares in order to get to the discount fares.

Mr. Nowlan: Could he also comment on my first premise, which I think is still valid—perhaps it is not—that the Atlantic traveller per passenger mile is a heavier density, say, than perhaps your express service from Montreal to Toronto and that type of situation, or in other regions of the country? That is the premise.

Before I end and before Mr. Jeanniot comments, I do want to congratulate Air Canada on reinstating the direct flight Sunday morning from Halifax to Ottawa. Coming up this Sunday, it was packed to the gills. I understand the need for rationalization in the last couple of years, but in terms of Atlantic Canada, as far as I am concerned you over-rationalized. I guess that is what everyone would say everywhere, but I think the facts bear out. Perhaps there could be a comment on that. With the reinstatement of certainly that one direct flight—and I can understand not having the two; Saturday night was always fairly empty—it is doing very well in terms of capacity.

Mr. C. Taylor: Thank you, Mr. Nowlan.

The Chairman: Mr. Nowlan, it is agreed that if you wanted a little time that could be answered when we get to the second round.

Now it is up to you, Mr. Jeanniot, if you are prepared. If you have the information at your fingertips, go to it.

Mr. Pierre J. Jeanniot (Executive Vice-President and Chief Operating Officer, Air Canada): I can give a very brief answer, Mr. Chairman, and see whether this satisfies Mr. Nowlan or if he wants some additional information.

Fares have been constructed in Canada using a formula since about the mid-1960s, in fact. In our view and I guess in the view of the Canadian Transport Commission, that has

[*Translation*]

données sur le barème des tarifs d'Air Canada dans la région de l'Atlantique? J'aimerais avoir comment ces tarifs se comparent à ceux des autres régions du Canada. Je voyage dans la région de l'Atlantique et je compare les tarifs qui s'y appliquent avec ceux des autres régions du pays. Je suis convaincu que les voyages au Canada Atlantique coûtent plus cher qu'ailleurs au pays. Si je me trompe, j'aimerais qu'on me le dise. À ce fait, s'ajoute le fait que nous sommes à l'extrémité Est du pays et que les voyages en chemins de fer sont très long. Cela signifie qu'Air Canada transporte plus de passagers-milles de l'Atlantique vers le Haut Canada qu'à partir des autres régions du pays.

Voulez-vous répondre à cette question maintenant ou puis-je . . .

M. C. Taylor: Si le président veut que nous répondions maintenant, je demanderai à M. Jeanniot de le faire. Tout d'abord une précision, monsieur Nowlan. Vous faites allusion ici au taux passagers-milles qui sert à établir le tarif, n'est-ce-pas?

M. Nowlan: Oui, c'est cela.

M. C. Taylor: Je demanderai à M. Jeanniot de vous parler de la formule qui intervient dans l'établissement des tarifs passagers réguliers au Canada et des réduction que nous appliquons pour obtenir les tarifs à rabais.

M. Nowlan: Pourrait-il également nous parler de ma première hypothèse, et je ne sais pas si elle est toujours fondée, suivant laquelle il y aurait une densité plus grande du point de vue des passagers-milles dans l'Atlantique que pour votre service expresse entre Montréal et Toronto ou dans d'autres régions du pays? Voilà mon hypothèse.

Avant que M. Jeanniot me réponde, je tiens à féliciter Air Canada qui a rétabli le vol direct du dimanche au matin entre Halifax et Ottawa. Dimanche dernier, le vol était rempli à craquer. Je comprends bien que vous avez dû optimiser vos services depuis quelques années mais je pense que la région de l'Atlantique a reçu plus que sa part à cet égard. Je suppose qu'ailleurs on pourrait prétendre la même chose mais les faits sont là pour prouver ce que je dis. On pourrait peut-être me dire quelque chose là-dessus. Je puis comprendre que l'on n'ait pas rétabli les deux vols car celui du samedi soir était presque toujours vide. Le vol direct du dimanche donne de très bons résultats du point de vue de la capacité.

M. C. Taylor: Merci, monsieur Nowlan.

Le président: Monsieur Nowlan, si vous voulez un peu plus de temps, la réponse pourrait vous être fournie au deuxième tour.

Cependant, monsieur Jeanniot, si vous avez déjà les renseignements, allez-y.

M. Pierre J. Jeanniot (vice-président général, Air Canada): Monsieur le président, je peux répondre brièvement à M. Nowlan et nous verrons si cela lui suffit ou s'il veut plus de renseignements.

Depuis le milieu des années 60 environ, nous établissons nos tarifs en vertu d'une formule. Selon nous, et je suppose que la Commission canadienne des transports est du même avis que

[*Texte*]

brought over the years an equitable way of pricing. It is based on a front-end charge, which at present is around $60, which means that start-up price is built into the fare, regardless of the distance. There are lots of costs associated with just getting an airplane going. There are airport and landing charges, reservations, ticketing, etc., whatever, a whole bunch of costs; and also, a lot of the costs of flying are expanded during take-off and landing. Then there is a mileage charge which is proportional, naturally, to the number; it is around 15¢ or 16¢ per mile at this point in time. I am talking about the economy fare formula now. So a fare then becomes constructed on that basis.

The Chairman: Is that per passenger mile or per air mile?

Mr. Jeanniot: It is per passenger mile, yes. Consequently, when you have a front-end cost of this nature, a shorter distance will appear more expensive and is going to be more expensive per mile on the average than the longer distance, but it is roughly proportional then to the cost of operating. That formula, which is used universally across the country and has been used pretty well by the other airlines as well, then provides for some equity, I guess, in pricing across the board.

• 0955

On the discount fares, we again have been largely using a percentage of the full economy; and the various degrees of the various families of discount fares are quite numerous. There is a variety of those, but the most spectacular one is the seat sale, which tends to be around 50% or below the economy price; and that again is a straight percentage and is available equally across this country.

Mr. Nowlan: You did not touch on the premise of what I tried to get into, that in the Atlantic region there is a higher density of passenger per air-mile than between other regions in Canada. Do you have tables or do you have any study to that effect? You must have, somewhere.

Mr. Jeanniot: I do not have with me that type of information, and I do not know if it is available.

Mr. Nowlan: Could you get it? I am getting down to the capacity of the flights that you have. At least as far as I am concerned, you have showed pretty conclusively that you over-rationalized, you cut back, you could not get on that Sunday flight without a reservation several days in advance, and you could not get on the Sunday direct one back; the Monday morning one was direct, so fortunately you reinstated the Sunday morning one; which again in my experience in the last month or so has been pretty darn full. I would like to know—and not to take the time now; perhaps later in the second round, or even by a letter to the committee—what your studies show in capacity between twin city pairs of, say, Halifax and Ottawa versus Montreal and Toronto, versus Ottawa and Winnipeg and Ottawa and Calgary and Ottawa and Vancouver; that type of thing.

[*Traduction*]

nous, c'est là une façon équitable d'établir les prix. Il y a tout d'abord un forfait d'environ 60$, c'est-à-dire un prix de base, quelle que soit la distance. Faire voler un avion implique toute une gamme de coûts. Il y a les frais d'aréoport et d'atterrissage, les réservations, la préparation des billets, etc., et les coûts de décollage et d'atterrissage représentent une grosse partie du coût d'un vol. Ensuite, il y a un coût proportionnel au nombre de milles et il est d'environ 15 à 16c. le mille actuellement. Je viens de vous énumérer les éléments qui entrent dans la formule d'établissement du tarif la classe économique. Au bout du compte, on obtient donc un tarif.

Le président: Est-ce que le chiffre obtenu est par passagers-milles ou par milles aériens?

M. Jeanniot: C'est par passagers-milles. Par conséquent, étant donné le coût de base qui intervient indifféremment, quelle que soit la distance, plus cette dernière est courte plus il semble que le tarif soit élevé et la moyenne des coûts sera plus élevée par milles que dans le cas d'une grande distance. C'est cependant à peu près proportionnel au coût d'exploitation. La formule est appliquée partout au pays et les autres compagnies aériennes se servent de ce genre de formule également. Elle nous permet une certaine équité dans l'établissement du barème des tarifs.

A propos des passages à prix réduits, une fois encore, nous avons calculé le prix d'après un pourcentage du plein tarif en classe économique. Mais il y a toute une série de combinaisons de passages à prix réduits pour les familles. Il y a pas mal de possibilités, mais le tarif le plus spectaculaire, c'est la vente de sièges qui, en règle générale, se situe à environ 50 p. 100 du prix en classe économique, sinon moins. Là encore, c'est un pourcentage simple qui s'applique dans tout le pays.

M. Nowlan: Vous ne m'avez pas répondu à propos de la région de l'Atlantique où la densité des passagers par mille parcouru est plus élevée que dans les autres régions du Canada. Est-ce que vous avez des statistiques, des études à ce sujet? Probablement.

M. Jeanniot: Je n'ai pas ces données sous la main, je ne sais pas si elles sont disponibles.

M. Nowlan: Pouvez-vous vous informer? Ce qui m'intéresse, c'est la capacité de vos vols. A mon avis, vous avez prouvé de façon concluante que vous aviez été trop loin dans l'optimisation des vols, vous en avez supprimé tellement qu'il n'est plus possible de prendre le vol de dimanche sans faire une réservation plusieurs jours d'avance. Pas possible non plus de prendre le vol direct de retour le dimanche; le vol de lundi matin est direct et, heureusement, vous avez repris le vol direct du dimanche matin. Et ce vol-là, si je me fonde sur ma propre expérience depuis un mois, est pratiquement toujours plein. J'aimerais savoir, mais pas tout de suite, peut-être tout à l'heure au second tour ou même dans une lettre envoyée au Comité, combien de passagers vous pouvez transporter entre certaines villes, par exemple Halifax et Ottawa, comparé à d'autres villes, par exemple Montréal et Toronto, Ottawa et Winnipeg, Ottawa et Calgary, Ottawa et Vancouver, etc.

[*Text*]

The Chairman: Well, why do we not allow the witnesses the time until you get back on the second round to get their information together, if they have it, and then we will proceed to that answer. Okay, Mr. Nowlan? Thank you.

Mr. Burghardt.

Mr. Burghardt: Thank you, Mr. Chairman. I would like to ask Mr. Taylor what the intention of Air Canada is regarding Nordair; perhaps the present situation and future plans of Nordair.

Mr. C. Taylor: Mr. Chairman, the situation with Nordair—and I will try to wrap a number of perhaps potential questions into this one—is that we were given approval to purchase Nordair by the CTC and that was confirmed and then we were instructed by the then Minister to privatize it back to the private sector. A great deal of work went on with potential mergers with Quebecair and none of those came to any kind of fruition. We have constantly over those years remained open to offers for the shares of Nordair, and I suppose given the economic climate and the financial results of airlines generally, there just have been no purchasers who have come to the table with money to buy it. My door is open for purchasers with money to buy it.

In the meantime we are operating under the general guidelines that we were given at that time not to reduce competition. They operate over some of the same routes we do. There is a measure of competition between the two carriers. They operate totally independently, with their own board of directors. The situation at the moment is that they are functioning with an ownership which is about 87% Air Canada and about 12% to 13% in the private sector, and there have been no concrete offers to acquire any of our interest up to this time.

Mr. Burghardt: I take it, then, you would be still interested in the privatization of Nordair if that could come about.

Mr. C. Taylor: If someone would come to the table with money, I would be willing to talk to them.

Mr. Burghardt: If deregulation becomes part of the transport policy, how will that affect Nordair?

Mr. C. Taylor: I really do not know, because at this time I do not have a view as to how the deregulation issue is going to evolve. I suppose to some extent it would affect Nordair in the same way that it would affect Quebecair or EPA or PWA as a group of regional carriers. It depends on the unfolding of the deregulation scenario, as to how it would affect it.

• 1000

Mr. Burghardt: Would not, for example, Nordair's role with Air Canada become redundant really if such a policy were established?

Mr. C. Taylor: I am not sure that I quite follow what you mean by redundant, because Nordair's role in relation to Air Canada has been to in fact continue to fulfil the role that they had prior to our acquiring the shares at that time. In other words, they operate into the high north and the eastern Arctic,

[*Translation*]

Le président: Monsieur Nowlan, si vous le voulez bien, nous pourrions donner aux témoins jusqu'à votre second tour pour réunir ces informations, s'ils les ont ici. Merci.

Monsieur Burghardt.

M. Burghardt: Merci, monsieur le président. J'aimerais que M. Taylor me dise quelles sont les intentions d'Air Canada à propos de Nordair. Bref, la situation actuelle et les plans d'avenir de Nordair.

M. C. Taylor: Monsieur le président, la situation pour l'instant, et je vais essayer de répondre à d'autres questions possibles en même temps qu'à celle-ci, c'est que la C.T.C. nous a autorisés à acquérir Nordair, c'est confirmé. Le ministre de l'époque nous a ensuite ordonnés de rendre cette société au secteur privé. Nous avons beaucoup étudié la possibilité de fusion avec Québecair, mais cela n'a pas donné de résultats. Pendant toutes ces années, nous avons attendu qu'on nous fasse des offres pour les actions de Nordair et, je pense que le climat économique et les bilans financiers de la plupart des compagnies aériennes ont empêché les acheteurs de se présenter. Ma porte reste ouverte à tout acheteur qui aurait de l'argent.

Dans l'intervalle, nous continuons à respecter la directive qui nous avait été donnée: ne pas réduire la concurrence. Nordair continue à exploiter les mêmes lignes que nous. Il y a une certaine concurrence entre les deux transporteurs. Ils sont tout à fait indépendants, ils ont leurs propres conseils d'administration. A l'heure actuelle, environ 87 p. 100 de leurs parts appartiennent à Air Canada, et de 12 à 13 p. 100 au secteur privé; jusqu'à présent, nous n'avons pas eu d'offres concrètes pour nos actions.

M. Burghardt: Dans ce cas, si cela était possible, vous seriez toujours prêts à rendre Nordair au secteur privé?

M. C. Taylor: Si quelqu'un se présentait avec de l'argent, je serais prêt à discuter.

M. Burghardt: Si l'on adopte la politique de déréglementation dans le domaine des transports, comment cela affectera-t-il Nordair?

M. C. Taylor: Je n'en sais rien, parce que pour l'instant, je ne sais pas comment la question de la déréglementation évoluera. J'imagine que dans une certaine mesure, cela pourrait affecter Nordair, tout comme cela affecterait Québecair, ou E.P.A. ou P.W.A., tout ce groupe de transporteurs régionaux. On ne peut rien dire des incidences tant qu'on ne saura pas comment la déréglementation se concrétisera.

M. Burghardt: Si l'on adoptait une telle politique, la compagnie Nordair ne ferait-elle pas double emploi avec Air Canada?

M. C. Taylor: Je ne sais pas ce que vous voulez dire par double emploi car le rôle de Nordair par rapport à Air Canada n'a pas changé à partir du moment où nous nous sommes portés acquéreurs des actions. En d'autres termes, Nordair couvre le Grand Nord et l'est de l'Arctique, le nord du Québec

[*Texte*]

they operate into northern Quebec, they operate through Toronto to the Lakehead in Winnipeg. Since their role is redundant, under deregulation and whatever ownership existed at that time, they would have to find their own role.

Mr. Burghardt: Mr. Taylor, how would you feel about Nordair's becoming a regional carrier under a deregulation policy? In other words, its having the ability and availability to expand routes, this type of thing . . .

The Chairman: I think the difficulty maybe that the witness is having is a reference point as to what kind of deregulation we have, or we may have, I should say. There is only one real reference point that I am aware of for a deregulated scenario and that is the report of this committee . . .

Mr. Burghardt: That is right.

The Chairman: —and if you are basing your questions on that that might give the witness more of a basis from which to answer.

Mr. Burghardt: Thank you, Mr. Chairman. Certainly the foundation for the questions I am asking regarding Nordair is based on the report of this committee.

Mr. C. Taylor: Certainly there is a role for Nordair as a regional carrier. If you go back to the original regional policy, Nordair was to be the regional carrier for the Province of Ontario. It has been expanding its operation in Ontario, of course over time. If you go back to the work that this committee has done . . . of course you have three regional carriers in eastern Canada. You have Eastern Provincial operating through Atlantic Canada into Montreal; centred on Montreal you have got Nordair and Quebecair, with Quebecair going through as far as Toronto, EPA going through as far as Toronto, and Nordair going to Toronto and then on to Winnipeg. Under the proposals of this committee I suspect it would provide a fair amount of additional competition on some of those regional routes. Whether or not the routes could stand that additional competition I think is a question of economic viability. The management of those carriers at the time would have to decide.

Mr. Burghardt: Yes.

Mr. C. Taylor: But certainly, Nordair has carved out for itself, over the years that it has been operating, a very effective role as a regional carrier operating both in Montreal and Toronto.

Mr. Burghardt: Yes. One final question, Mr. Chairman. On the basis of this committee's report—and perhaps this has been asked of Mr. Taylor before, I do not know—could you give me your general opinion and observations regarding a deregulation policy, as it would affect Air Canada and other airlines? Would you be able to comment on that this morning?

Mr. C. Taylor: Mr. Chairman, the deregulation issue is so much front and centre with the CTC hearings going on just across the river. We have made a presentation there. I would sum up, I think, our position very briefly. It is either going to be a very brief sum-up or a very long one.

[*Traduction*]

et tout le territoire qui va de Toronto à Winnipeg, à l'extrémité des Grands Lacs. Si les services de Nordair faisaient double emploi, la déréglementation, compte tenu des conditions de propriété qui existeraient à ce moment-là, entraînerait pour la compagnie la recherche d'un nouveau rôle.

M. Burghardt: Monsieur Taylor, que diriez-vous si Nordair devenait un transporteur régional en vertu de la déréglementation? En d'autres termes, Nordair pourrait multiplier le nombre de ses trajets . . .

Le président: Je pense que ce qui rend les choses difficiles pour notre témoin c'est que nous n'avons pas idée de la façon dont la déréglementation se concrétisera. La seule référence que je connaisse sur la déréglementation se trouve dans le rapport du Comité . . .

M. Burghardt: C'est juste.

Le président: . . . et si vous fondiez vos questions sur ce rapport, le témoin serait peut-être mieux en mesure d'y répondre.

M. Burghardt: Merci, monsieur le président. Mes questions concernant Nordair étaient fondées sur le rapport du Comité.

M. C. Taylor: Il existe indéniablement un rôle de transporteur régional pour Nordair. Si vous vous reportez à la politique régionale de départ, Nordair devait être le transporteur régional pour l'Ontario. Avec le temps, la compagnie a étendu ses services en Ontario. Si vous vous reportez aux travaux du Comité . . . Il existe trois transporteurs régionaux dans l'est du Canada. Tout d'abord, la compagnie *Eastern Provincial* dans la région de l'Atlantique et à Montréal. A Montréal, il y a Nordair et Québecair, mais Quebecair se rend jusqu'à Toronto. La compagnie *Eastern Provincial* va aussi jusqu'à Toronto, de même que Nordair qui se rend jusqu'à Winnipeg. Si les recommandations du Comité étaient mises en oeuvre, il y aurait beaucoup plus de concurrence pour ces trajets régionaux. Il s'agirait ensuite de déterminer si toute cette concurrence supplémentaire rend l'exploitation de ces routes économiquement viable. Il appartiendra donc aux administrations de ces compagnies aériennes d'en décider le moment venu.

M. Burghardt: Je vois.

M. C. Taylor: Il est indéniable cependant qu'au fil des ans la Compagnie Nordair s'est taillée un rôle très utile à titre de transporteur régional à partir de Montréal et Toronto.

M. Burghardt: En effet. Monsieur le président, une dernière question. Je ne sais pas si on a déjà posé la question à M. Taylor. D'après les données réunies dans le rapport du Comité, pouvez-vous, monsieur Taylor, me dire ce que vous pensez de la politique de déréglementation? Quelles incidences aura-t-elle pour Air Canada et les autres compagnies? Pouvez-vous nous dire quelque chose là-dessus ce matin?

M. C. Taylor: Monsieur le président, la question de la déréglementation est très actuelle étant donné les audiences de la CCT qui ont lieu juste de l'autre côté du fleuve en ce moment. Nous avons présenté un mémoire à la commission. Je

[*Text*]

Very briefly, our position is that there can be and there should be some modernizing, some streamlining, some relaxation of the regulatory process in Canada. We do not agree that one could simply take the U.S. system and transpose it into Canada. It is very difficult to take any system out of another country and transpose it into Canada because we are two different countries with two different aviation structures. But yes, we believe there is a role for a relaxed, deregulated, liberalized, however anyone wants to describe it, regulatory process in Canada and that is the position that we have taken at the hearings. It is interesting, I think, that the majority of the carriers generally feel this way. To some extent, I think it builds upon the work that this committee did some couple of years ago, to the effect that there was room for improvement in terms of the regulatory process.

• 1005

Mr. Burghardt: Thank you, Mr. Taylor. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Burghardt.

Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Thank ycu, Mr. Chairman. Mr. Taylor, could you give us the status of your aircraft? In 1982, you had 11 aircraft that were either in desert storage or permanently out of service pending resale or for use as spare parts. You showed 115 aircraft in use and a further 13 aircraft were not being flown. What was it, 24 aircraft or 13? You have 11 out in the hills and 13 not being flown. Is that for a total of 24?

Mr. C. Taylor: Mr. Benjamin, through the Chair, it would be more relevant if I gave you the count as of today, because that brings it up to the present.

We have a total fleet inventory, at the moment, what we call an operational fleet, including both active and in storage, if you will, or available for sale, of 130, and we have an operational fleet of 110. We have a number of aircraft that are in the process of sale. In other words, if you want to talk of aircraft available for sale, we have 13 DC-8 63s available for sale.

Mr. Benjamin: Those are DC-8s.

Mr. C. Taylor: DC-8s—seven 61s and seven 63s, they are all the stretched 8s, Mr. Benjamin. They are the stretched DC-8s; there are 13 of them. There are six DC-8 54s, with four or five of those almost being driven off to the desert now for sale; in other words, we have an offer that is very active on those. In the 747s, we have a total of seven, of which five are active. So we have two of those that are available for lease and we have been leasing those on a short-term basis.

Mr. Benjamin: You have a total fleet of 130; 110 you are using and 20 are either in the desert, leased out, or are just sitting. But the list you gave me added up to 21: 19 DC-8s and two 747s. You have not lost one of them, have you?

[*Translation*]

puis vous résumer notre position très brièvement. Le résumé sera soit très long soit très bref.

En deux mots, nous estimons qu'il faut moderniser, rationaliser et assouplir le processus de réglementation au Canada. Nous ne croyons pas qu'on peut tout simplement transposer le régime américain ici au Canada. Il est très difficile d'emprunter un régime d'un autre pays et de le transposer ici au Canada car nous sommes un pays différent et le Canada et les États-Unis ont deux structures de transport aérien différentes. Je dirais cependant que oui, nous estimons qu'il faut que le processus de réglementation au Canada soit assoupli, déréglementé et libéralisé, utilisez l'adjectif qui vous convient et c'est ce que nous avons dit devant les commissaires aux audiences. Fait intéressant, la majorité des transporteurs sont du même avis que nous. Notre opinion va dans le sens des résultats des travaux de ce Comité qui a déterminé il y a quelques années le besoin d'une amélioration dans le processus de réglementation.

M. Burghardt: Merci, monsieur Taylor. Merci, monsieur le président.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Burghardt.

Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Merci, monsieur le président. Monsieur Taylor, pouvez-vous nous dire où en est votre flotte? En 1982 vous aviez onze appareils qui étaient soit remisés soit hors service et qu'on songeait à vendre ou à cannibaliser. Il y avait 115 appareils dont on se servait et 13 autres qui ne servaient pas. Il y en avait peut-être 24 qui ne servaient pas, reprenez si je me trompe. Je suppose que onze appareils remisés et 13 qui ne servent pas, cela fait 24 au total, n'est-ce pas?

M. C. Taylor: Monsieur Benjamin, il vaudrait mieux que je vous donne des chiffres plus à jour.

Actuellement, au total, nous avons une flotte de 110 appareils en service. Les appareils en service et les appareils remisés, offerts à la vente, si vous voulez, sont au nombre de 130. Les négociations sont entreprises pour la vente de certains appareils. Strictement du point de vue des appareils à vendre, il y a 13 DC-8 63 dans ce cas.

M. Benjamin: Ce sont des DC-8, n'est-ce pas?

M. C. Taylor: Oui. Monsieur Benjamin, il y en a sept 61 et sept 63. Tous des super DC-8, 13 au total. Il y a 6 DC-8 54, et nous sommes presque débarrassés de 4 ou 5 d'entre eux, car ils font l'objet d'une promesse d'achat éminente. Dans les 747, 5 sont en service sur 7. Nous voulons donc louer les deux autres, ce que nous avons déjà fait à court terme.

M. Benjamin: Votre flotte est de 130 appareils dont 110 sont en service et 20 sont remisés, loués, ou tout simplement inutilisés. D'après les chiffres que vous m'avez donnés, cela fait 21: 19 DC-8 et deux 747. En auriez-vous perdu un?

[*Texte*]

Mr. C. Taylor: Just let me look at another piece of paper. The difference is 20: 18 of those are involved in DC-8s, 2 are 747s.

Mr. Benjamin: You had 13 DC-8 63s and 6 DC-8 54s; that comes to 19.

Mr. C. Taylor: Five DC-8 54s.

Mr. Benjamin: It is five DC-8 54s.

Mr. C. Taylor: Yes; there is one DC-8 54 that is active.

Mr. Benjamin: Oh, it is in service.

Mr. C. Taylor: Yes.

Mr. Benjamin: The budget expenditures for 1983 . . . I presume that was all spent.

Mr. C. Taylor: No. We underran our capital budget in 1983—and Mr. Groom can correct me—I think by $160 million or $170 million.

Mr. Benjamin: So it is the $533 million less $160 million?

• 1010

Mr. C. Taylor: Yes. If you are looking at the original capital budget, the 1983 books were closed with an under-expenditure on the capital budget of over $100 million.

Mr. Benjamin: One page does not jibe with the other one here. Anyway . . . here is $160 million under.

Mr. C. Taylor: I will give you an exact figure but that is approximately the number.

Mr. Benjamin: That was allocated for airplanes. How much was spent on airplanes, and was it payments on aircraft previously purchased, or did you buy any additional aircraft?

Mr. C. Taylor: I have the figures now in front of me, Mr. Benjamin. We had a budget in 1983 of $472.3 billion. Of that, $203 million was for aircraft and we spent $193 million. In other words, we had a variance of $9.8 million on that item. We had a net underrun of $128.3 million, so I will correct parts of the number I gave you.

Mr. Benjamin: Of that $193 million you spent on airplanes, was that payments on airplanes?

Mr. C. Taylor: Yes. That essentially was the 767 fleet, the new 767 fleet coming on stream.

Mr. Benjamin: They were both purchased in 1983?

Mr. C. Taylor: Well, six of them came in in 1983.

Mr. Benjamin: Oh.

Mr. C. Taylor: There had been payments made in advance. In other words, there are commitment payments that are made as the airplanes are being built and then the final payments are made when the airplanes are delivered. So there were six airplanes that cost us about $45 to $50 million a copy. So there

[*Traduction*]

M. C. Taylor: Permettez-moi de me reporter à un autre document. Il s'agit de 20 appareils: 18 DC-8 et deux 747.

M. Benjamin: Vous avez dit 13 DC-8 63 et 6 DC-8 54. Cela fait 19.

M. C. Taylor: Excusez-moi, il s'agit de 5 DC-8 54.

M. Benjamin: Je vois.

M. C. Taylor: Il y a un DC-8 54 qui est en service.

M. Benjamin: Oh, je vois.

M. Taylor: C'est cela.

M. Benjamin: Je suppose que vous avez dépensé tout ce qui était prévu dans votre budget de dépenses pour 1983, n'est-ce pas?

M. C. Taylor: Non. M. Groom pourra me reprendre si je me trompe mais je pense qu'il reste 160 ou 170 millions de dollars dans notre budget d'immobilisations pour 1983.

M. Benjamin: Il s'agit donc de 533 millions de dollars moins 160 millions de dollars, n'est-ce pas?

M. C. Taylor: Oui. Prenez le budget original des investissements, vous verrez que lorsque les livres ont été fermés pour 1983, nous nous sommes retrouvés avec 100 millions de dollars de dépenses en moins que prévu.

M. Benjamin: L'une des pages ne correspond pas à l'autre. De toute façon, il y a un déficit de 160 millions de dollars.

M. C. Taylor: Je peux vous donner un montant exact, mais il est de cet ordre-là.

M. Benjamin: C'était prévu pour les avions. Combien d'argent avez-vous dépensé à l'achat d'avions? S'agissait-il de payer les avions déjà achetés ou avez-vous acheté de nouveaux aéronefs?

M. C. Taylor: J'ai maintenant les chiffres sous les yeux, monsieur Benjamin. En 1983, le budget était de 472.3 milliards de dollars. On avait prévu 203 millions de dollars pour l'achat d'avions et nous n'en avons dépensé que 193 millions de dollars. Autrement dit, pour cette rubrique, il y avait une différence de 9.8 millions de dollars. Enfin, on a dépensé 128.3 millions de dollars nets de moins que prévu.

M. Benjamin: De ces 193 millions de dollars dépensés pour des avions, s'agissait-il de payer leur achat?

M. C. Taylor: Oui. Il s'agit presque uniquement de la flotte des *767* qu'on commence à utiliser.

M. Benjamin: Les deux avions ont été achetés en 1983?

M. C. Taylor: On en a reçu six en 1983.

M. Benjamin: Oh!

M. C. Taylor: On avait versé des avances. Autrement dit, on effectue certains paiements prévus d'avance au cours de la construction des avions, le dernier versement étant fait au moment de leur livraison. On nous a donc livré six avions qui nous ont coûté entre 45 et 50 millions de dollars chacun. Cela

[*Text*]

was a total expenditure of about $280 million, $200 million of that was payable in 1983, the others would have been advance payments in 1982 and 1981.

Mr. Benjamin: Well, I have just been wondering. If you have surplus aircraft for sale or lease or cannibalizing, why you continue to buy new ones. What is the rationale for that?

Mr. C. Taylor: I think the rationale, Mr. Benjamin, is that an airline has to plan to modernize its fleet continually on a gradual basis; otherwise it is faced with an enormous capital outlay if it lets all its airplanes age at the one time. The Boeing 767 was ordered back in 1978-1979 on the basis of its being a replacement airplane for the stretch DC-8s because of an increase in fuel efficiency of about 30%, plus the fact that the DC-8s would be environmentally obsolete in 1984-1985. So the airplane was bought as the backbone of the domestic long-haul fleet to replace the stretch DC-8s. Now, the market declined and, rather than replacing them on a one-for-one basis, the DC-8s were retired faster than the 767s were coming in, so that is the rationale, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Do you have any propeller aircraft, including turbo propeller? Do you still own any?

Mr. C. Taylor: No, we do not.

Mr. Benjamin: For your short hauls why do you not get into DCH-7s or DCH-8s, or other suitable aircraft? This being wedded totally to jets, does that not increase your costs on short-haul runs and low-density runs? Or do you want out of that business?

Mr. C. Taylor: No, we do not want out of it, but I think if you look at our route structure and the availability of technology of an airplane that could produce a seat/mile cheaper than, say, a DC-9, which is our smallest airplane of roughly 100 passengers, you have a hard job finding an airplane that is available today of a technology that will last the next 10 years or so, or 20 years, that will produce a cheaper seat/mile than a DC-9 will. That is, unless you get down into the very small routes where you only need, say, a 20- or 30- or 40-passenger airplane, where there are certainly old airplanes operating, such as Convair 580's and de Havilland 748s . . . that type of airplane. But certainly for the route structure that we have, the DC-9, given the stage lengths that we operate, is the cheapest seat-mile-cost airplane there is.

• 1015

There are some very, very short- haul routes, such as London-Toronto, which are now operated in fact by Air Ontario with Convair 580s.

Mr. Benjamin: I still think you should get into that business. It always seems ridiculous taking a pure jet for a 120-mile flight. You just get it up and you have to bring it down. It must be a hell of a lot less fuel-efficient. The capital costs for an aircraft to be used in those kinds of routes—surely it would make more sense—I am talking about short-haul, low-density routes. Surely it would make more sense for Air Canada to have a dozen or so 40- or 50-passenger turbo-props.

[*Translation*]

a donc coûté en tout 280 millions de dollars, dont 200 millions de dollars payables en 1983, le reste ayant déjà été payé sous forme d'avance en 1982 et 1981.

M. Benjamin: Je me demandais . . . si vous avez des avions excédentaires à vendre, à louer ou à cannibaliser, pourquoi en achetez-vous de nouveaux? Quel est votre raisonnement?

M. C. Taylor: Monsieur Benjamin, une compagnie d'aviation doit prévoir la modernisation graduelle de sa flotte sinon, elle doit faire face à des investissements considérables si tous ses avions deviennent trop vieux au même moment. Le *Boeing 767* a été commandé en 1978-1979 dans le but de remplacer les *super DC-8* parce qu'ils permettaient de réduire de 30 p. 100 environ la consommation de carburant et aussi parce qu'on prévoyait que les *DC-8* seraient désuets en 1984-1985. On a donc commandé cet avion qui remplacera les *super DC-8* et qui seront les appareils de base pour les vols intérieurs long-courriers. Comme le marché s'est rétréci, au lieu de remplacer un *DC-8* par un *767*, les premiers ont été retirés de la circulation plus rapidement que les seconds n'étaient livrés.

M. Benjamin: Avez-vous encore des avions à hélices, y compris des turbopropulseurs?

M. C. Taylor: Non.

M. Benjamin: Pour les vols courts, pourquoi n'utilisez-vous pas des *DCH-7* ou des *DCH-8*,ou d'autres avions du genre? Cette idée de n'utiliser que des jets n'augmente-t-elle pas les frais des vols courts et des vols peu fréquentés? Voulez-vous absolument faire faillite?

M. C. Taylor: Evidemment pas, mais je crois que si vous examinez nos trajets par rapport à la technologie aéronautique connue qui permettrait d'obtenir une passager/mille moins onéreux qu'un *DC-9*, qui est notre plus petit avion puisqu'il ne peut transporter qu'une centaine de passagers, vous verrez que vous aurez beaucoup de mal à trouver un aéronef, dans l'état actuel de la technologie, qui durera 10 ans ou 20 ans et qui sera plus économique que le *DC-9*. A moins que vous ne teniez compte que des trajets extrêmement courts pour lesquels on a besoin d'un avion de seulement 20, 30 ou 40 sièges. Pour ces trajets-là, on se sert certainement d'avions plus anciens comme les Convair580 ou les de Havilland 748. Mais pour les vols d'Air Canada, étant donné la durée de nos parcours, le DC-9 reste l'avion le plus économique, au point de vue siège/mille qui existe.

Il existe des vols extrêmement courts, comme celui London-Toronto, qu'effectue Air Ontario avec des Convair 580.

M. Benjamin: Je continue de penser que vous devriez vous lancer là-dedans. Je trouve toujours ridicule d'utiliser un jet pur pour un vol de 120 milles. On a à peine le temps de monter qu'il faut déjà redescendre. Il me semble que cela doit consommer beaucoup plus de carburant que d'autres. Étant donné les frais d'investissements pour les avions utilisés dans ce genre de vol, ce serait certainement plus loqique. Je parle évidemment des vols très courts et peu fréquentés. Il me

[*Texte*]

Mr. C. Taylor: Mr. Benjamin, one of the questions I suppose we would have to confront in dealing with that is whether or not we would in fact be replacing and substituting ourselves in a role in which some of the regional and third-level carriers are operating.

Mr. Benjamin: That is an argument.

The Chairman: An editorial comment: you will get a lot more problems from other members of the committee if you do than you will get from Mr. Benjamin if you do not.

Mr. Benjamin: That is an argument for another day.

Mr. Chairman, I would like to ask Mr. Taylor if he would be good enough—at the time of, or if possible a little prior to, the presentation of your submission to the CTC on air fares, deregulation, etc., could you automatically send all members of the committee a copy of the report? I am hoping to make a submission. I would like to know what you fellows have to say ahead of time.

Mr. C. Taylor: Yes, we will make our submission available to the committee. You may already have it; I am not sure.

Mr. Benjamin: You have it ready, have you?

Mr. C. Taylor: If it has not been distributed to all the members of the committee, we will make it available. It is a public document, and some of the members may have it.

Mr. Benjamin: I do not recall getting it, but maybe I did.

The Chairman: To my knowledge, it has not been distributed to all members of the committee; and I think that would be a good idea, Mr. Taylor. Thank you.

Mr. Benjamin: The final question I have, Mr. Chairman, is 1981 and 1982 were beginning and recession years, and prices of all goods and services hardly increased, and things like air passenger revenues are discretionary expenditures by people. When times are tough that is one of the things they will decide to do without. The average passenger revenue for all the U.S. trunk lines adhered to that general trend. So how was it Air Canada managed to buck the trend by still increasing its fares? Could it be that if Air Canada kept its 1982 fares at the 1981 level, you would not have had a 5.2% passenger traffic loss, a drop, in 1982 over 1981? Would it not be correct to assume if fares had been kept from rising during the general 1981-82 depression Air Canada might have served the same number of people in 1982 as in 1981 without a loss in total passenger revenue?

Mr. C. Taylor: Mr. Benjamin, that becomes a very—it is a balancing act, I guess, within any corporation. There is certain inflation that goes on constantly. The average yield per passenger-mile of course is a function, and the figure in the report I think for 1982 on yield per revenue-passenger-mile is 13.7¢, as opposed to 1981 with 12.9¢, which is about a 5.5% increase.

[*Traduction*]

semble que ce serait plus logique qu'Air Canada ait une dizaine de turbopropulseurs d'une cinquantaine de sièges.

M. C. Taylor: Monsieur Benjamin, il nous faut nous demander si nous ne nous substituerions pas alors à certains transporteurs régionaux.

M. Benjamin: C'est un argument de poids.

Le président: En passant, j'ajouterais que vous auriez beaucoup plus de mal avec les autres membres du Comité si vous le faisiez plutôt qu'avec M. Benjamin si vous ne le faisiez pas.

M. Benjamin: Cet argument vaudra une autre fois.

Monsieur le président, je me demande si M. Taylor n'aurait pas l'obligeance de faire parvenir à tous les membres du Comité une copie du mémoire qu'Air Canada présentera à la C.C.T. à propos des tarifs aériens, de la déréglementation, et de tout le reste. J'espère présenter moi-même un mémoire. Je voudrais savoir ce qu'Air Canada a à dire auparavant.

M. C. Taylor: Oui, nous ferons parvenir copie de notre mémoire au Comité. Il se peut d'ailleurs que vous l'ayez déjà reçu.

M. Benjamin: Il est donc déjà prêt?

M. C. Taylor: Si tous les membres du Comité n'en ont pas reçu copie, nous y verrons. C'est un document public que certains d'entre vous ont peut-être déjà entre les mains.

M. Benjamin: Je ne m'en souviens pas, mais il se peut que je l'aie déjà reçu.

Le président: À ma connaissance, il n'a pas été envoyé à tous les membres du Comité. Je trouve que ce serait une très bonne idée, monsieur Taylor. Je vous remercie.

M. Benjamin: Voici ma dernière question. Au début de 1981 et 1982, c'était la récession; les prix des biens et services ont à peine augmenté et pour les gens, le transport aérien n'est pas obligatoire. Lorsque les temps sont durs, on décide souvent de se passer de l'avion. Pour cette raison, les revenus passagers de toutes les grandes compagnies américaines ont diminué. Comment Air Canada a-t-elle malgré la tendance générale augmenter ses tarifs? Se pourrait-il que si Air Canada n'avait pas augmenté ses tarifs en 1982, elle n'aurait pas accusé une diminution de 5.2 p. 100 du nombre de ses passagers en 1982 par rapport à 1981? Ne pourrait-on présumer que si les tarifs n'avaient pas augmenté durant la grande dépression de 1981-1982, Air Canada aurait pu déplacer le même nombre de passagers en 1982 qu'en 1981 sans voir le total de ses recettes diminuer?

M. C. Taylor: Monsieur Benjamin, c'est un jeu d'équilibre dans une société. On retrouve toujours une certaine inflation. Le rendement moyen par passager-mille entre évidemment en considération et le chiffre mentionné dans le rapport de 1982 est de 13.7c. alors que ce rendement était de 12.9c. en 1981, ce qui constitue donc une augmentation d'environ 5.5 p. 100.

[*Text*]

• 1020

That, of course, is made up of a mixture of all of the types of fares and a mixture of the short-haul versus the long-haul traffic, international and domestic.

Certainly through 1982 and 1983 the actual fares offered by Air Canada were some of the lowest in history that we have ever offered. Through our seat sales and our various discount fares we made available to the Canadian public fares at a lower level than had ever been available to them before in an attempt to do what I think you are really referring to, Mr. Benjamin, and that is: Would lower fares have stimulated more traffic and given us more aggregate revenue?

Of course, when you put in discounts on fares two things happen: One, people who would have travelled at the higher fare use the lower fare and therefore you have a dilution in your revenue and you have to make up for that dilution by getting an increase in volume. If you reduce your fares by 25%, you need a 33% increase in volume to get the same amount of revenue.

So certainly during 1982 and 1983 I think we led the Canadian industry in trying to stimulate traffic by discounting fares on routes where we wanted to maintain the level of capacity and the level of frequency, and certainly I think we brought the best travel bargains to Canadians in air travel that they had ever had.

So I believe we did what you are suggesting, Mr. Benjamin. To some extent it was a saw-off and to some extent we gained some additional revenue in the process, but certainly from a marketing point of view we want to see growth as well as aggregate revenue and we know that at some levels on some routes you can stimulate traffic with discount fares; on others you do not stimulate as much.

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: On a point of order, Mr. Chairman.

So the committee can get caught up on its work a little more quickly, instead of dealing with something that is over a year old, I was wondering how soon we can get your 1983 annual report and have you back here on more current operations.

The Chairman: It does not seem to make a lot of difference what report we ask. Members ask the questions they want to ask anyway.

Mr. C. Taylor: It is our plan, Mr. Benjamin, to table our 1983 report on March 30 . . .

Some Hon. Members: Hear, hear!

Mr. C. Taylor: —in about another six weeks.

The Chairman: Thank you.

Mr. Harquail.

Mr. Harquail: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Taylor, on the deregulation that was discussed this morning, as you mentioned it is before the Canadian Transport

[*Translation*]

Cela comprend évidemment tous les types de tarifs, les vols courts comme les vols longs, internationaux comme intérieurs.

Il est évident que tout au long de 1982 et 1983, les tarifs d'Air Canada étaient parmi les plus bas de son histoire. Grâce à nos soldes de billets et aux divers tarifs réduits offerts aux Canadiens, nos tarifs étaient plus bas que jamais justement parce que nous espérions en arriver à ce que vous dites, monsieur Benjamin, à savoir attirer plus de passagers avec des tarifs plus bas pour éventuellement obtenir des revenus globaux plus élevés?

Evidemment, lorsque nous réduisons les tarifs, deux choses se produisent: la première, c'est que ceux qui auraient voyagé de toute façon en payant le tarif plus élevé profitent du tarif réduit; cela diminue les revenus, ce que nous devons compenser en augmentant le nombre des passagers. Si l'on réduit donc les tarifs de 25 p. 100, on doit accroître le nombre des passagers de 33 p. 100 pour arriver au même revenu.

Donc, au cours de 1982 et 1983, je crois que nous avons été les chefs de file de l'industrie canadienne en essayant d'attirer les voyageurs, en offrant des tarifs réduits pour les vols dont on voulait maintenir la fréquence et le nombre de passagers. Je crois d'ailleurs que nous avons offert les meilleures aubaines que les Canadiens aient jamais eues.

Je crois par conséquent que nous avons fait exactement ce que vous venez de nous suggérer, monsieur Benjamin. Nous avons un peu perdu tout en gagnant des revenus supplémentaires, mais en ce qui concerne la commercialisation, il nous faut maintenir la croissance du volume et pas seulement des revenus globaux. Nous savons qu'à certains niveaux, pour certains vols, on arrive à gagner des passagers en offrant des tarifs réduits, alors que pour d'autres, cela n'a pas grand effet.

Le président: Merci, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, j'invoque le Règlement.

Je me demande quand nous pourrons obtenir un exemplaire de votre rapport annuel de 1983 et quand nous pourrons vous interroger à nouveau sur des histoires un peu plus actuelles. Il serait préférable que le Comité ne soit pas obligé de traiter de quelque chose qui date déjà d'un an.

Le président: Quel que soit le rapport, cela ne fait pas tellement de différence, car les membres sont libres de poser les questions qu'ils veulent de toute façon.

M. C. Taylor: Monsieur Benjamin, nous prévoyons de déposer notre rapport de 1983 le 30 mars . . .

Des voix: Bravo!

M. C. Taylor: Soit dans environ six semaines.

Le président: Merci.

Monsieur Harquail.

M. Harquail: Merci, monsieur le président.

Monsieur Taylor, lorsqu'on a discuté de la déréglementation un peu plus tôt, vous avez dit que la question était étudiée par

[*Texte*]

Commission, so I will not spend a lot of time on that—only to say that, coming from the Atlantic area, we will be very concerned with any downgrading on the air passenger side. I just want to put on the record as a point that we will certainly want to have some more input as to what kind of negative effect general deregulation would have on air passenger service to Canadians travelling out of the Atlantic area.

This morning, though, I want to discuss with you safety in air travel. I suppose that most Canadians—I know I did—would have really to stretch their imagination to grasp how you could run out of fuel with an aircraft, but I would like to ask you, sir, how you set a cockpit on fire.

Mr. C. Taylor: Through the Chair to the last question, hopefully we do not set cockpits on fire. We have not set one on fire yet. We have had some smoke in a cockpit, but the cockpit was not on fire. I would want to clarify that question.

Mr. Harquail: The smoke had to be emanating from . . . and the reports were that it was from a fire in a briefcase of an employee of your airline where through some act of negligence—that is all we can interpret it to be—that act of negligence resulted. Smoke only comes from a burning substance so there was some form of fire in the cockpit with Canadians on board that aircraft. That is my concern and I would like to learn from you as the chief executive officer precisely what your concern is on that subject and what steps you would take. If not yielding to the suggestion that we on short-haul flights of two-hour's duration, as they are considering in the United States, bearing in mind all the difficulties and the problems of this subject of asking the general public not to smoke in flight, keeping all that in mind, what are you prepared to consider as a positive action regarding employees who are paid very handsome salaries, especially in that cockpit . . . ? As they are specialists and they are professionals, I submit to you, sir, that these professionals should be given instructions to abide by certain rules that you would lay down in the best interests of safety for all, including themselves, that perhaps they be prohibited from smoking in the cockpit.

• 1025

Mr. C. Taylor: Mr. Harquail, there is no question that any incident, and certainly that one, is of grave concern to me and to the management of the corporation. I can assure you that the matter was taken extremely seriously with the front-end crews of the airplane and also with our flight operations group in total. There has been a lot of discussion within the last couple of years about the whole question of smoking on board airplanes, because certainly as we go into the various levels of service on an airplane, from first to connoisseur to economy and then we have to split each group into smoking and non-smoking, it becomes much more trying for the airline to provide the level of service that each individual passenger wants, and to respect the rights of each individual passenger. It has become a very complex issue. It is an issue on which we get perhaps more comment than any other.

[*Traduction*]

la Commission canadienne des transports; je ne vais donc pas m'attarder là-dessus, mais je dirai tout de même qu'étant originaire des provinces maritimes, je crains fortement une détérioration des services aux passagers. Je tiens donc à dire, pour le compte rendu, que nous voudrons participer davantage à la discussion sur les effets déplorables que pourrait avoir une déréglementation pure et simple sur le transport aérien des passagers dans les provinces maritimes.

Ce matin, je veux toutefois discuter plutôt de la sécurité du transport aérien. Je suppose que la plupart des Canadiens, comme moi, doivent faire un grand effort d'imagination pour arriver à comprendre comment un avion peut manquer de carburant en vol ou comment on peut mettre le feu dans la cabine de pilotage.

M. C. Taylor: Pour ce qui est de votre dernière question, j'ose espérer que personne ne mettra le feu dans une cabine de pilotage. Cela ne s'est encore jamais produit. La cabine a été envahie par la fumée, mais elle n'a pas brûlé. Je désirais faire cette mise au point.

M. Harquail: La fumée provenait de . . . D'après ce que j'en ai entendu, cette fumée provenait du porte-documents d'un de vos employés qui brûlait à cause d'une négligence. Comme il n'y a pas de fumée sans feu, il y avait certainement un incendie quelconque dans la cabine de pilotage, alors que des Canadiens se trouvaient à bord de l'avion. Voilà d'ailleurs ce qui m'inquiète, et je voudrais savoir du président directeur général ce qui le préoccupe davantage et quelles mesures il entend prendre. Si l'on ne tient pas compte de la possibilité actuellement envisagée aux États-Unis d'interdire aux gens de fumer sur les vols de moins de deux heures, étant donné tous les problèmes que cela peut poser, quelles mesures êtes-vous prêts à envisager pour les employés qui sont très bien rémunérés, surtout ceux qui sont dans la cabine de pilotage? Ce sont des spécialistes, des professionnels, qui devraient se faire rappeler qu'ils doivent respecter certaines règles imposées dans le but d'assurer la sécurité de tous, y compris d'eux-mêmes, à savoir qu'on ne devrait pas fumer dans la cabine de pilotage.

M. C. Taylor: Monsieur Harquail, il est évident qu'un tel incident m'inquiète énormément et inquiète aussi toute l'administration de la société. Je peux vous assurer que nous n'avons pas pris l'incident à la légère avec nos équipes de pilotage et aussi avec tout le personnel des opérations aériennes. Depuis deux ans environ, on discute beaucoup du droit de fumer dans les avions parce qu'il y a plusieurs classes de la première classe à la classe économique en passant par le service *Connaisseur* et chacune de ces classes doit être divisée en deux sections, la partie fumeur et la partie non fumeur. Il devient de plus en plus difficile pour les compagnies aériennes d'assurer à chacun des passagers le niveau de service qu'il désire tout en respectant les droits de tout un chacun. Le problème est devenu très complexe. C'est d'ailleurs celui qui fait le plus l'objet de commentaires.

[*Text*]

The North American industry in particular has been examining this for some couple of years, both from a regulatory point of view as well as within each individual airline, as to whether or not it would be possible to ban smoking totally on airplanes, either in the passenger cabin or in the cockpit, what the implications of that would be—there are studies which indicate that people who do smoke will smoke in a contraband fashion, if you like, if you deny them the right to, by going into washrooms—and trying to have the airline staff on the airplane control them totally. There has not been a consensus view within the industry as to whether or not smoking could or should be banned. Certainly if it is it would have to be on an industry basis, and it would have to be under a regulatory system. But I can assure you that in terms of our own staff on the airplane they have been forcefully reminded as a result of the incident to which you refer about their own responsibility.

Mr. Harquail: We know that the present Minister has publicly stated that he will place a very high priority and an emphasis on safety and safety regulation in general. We know, too, there is a committee studying this very question between Transport and the Department of Health. Some recommendations are coming forward and it remains to be seen whether there will be a recommendation whereby the Minister might consider introducing a Bill to deal with this question.

In the meantime, though, what I was suggesting to you this morning as the principal executive officer, as the employer, what type of attitude or stance do you take in at least directing your own airline with regard to laying down a rule that at least the personnel and at least personnel within the cockpit would be instructed "no smoking"? You know, there are a lot of very qualified pilots who are available to go to work today in the country, and if it comes down to that, perhaps the ones who do not want to adhere to your rules and regulations as an obedient employee, then my understanding is you would not have that great a difficulty in supplementing your staff at that level if they were not prepared to accept the rules and regulations that you would lay down within your corporation.

Mr. C. Taylor: Mr. Harquail, there are a number of issues surrounding this subject that I think we are all very conscious of. For example, the rights of the employee, the question of discrimination, the rights of standard working habits and what the industry generally accepts and whether or not it is possible for one company to go totally opposed to what are referred to as general working habits or conditions of work. Certainly, we are consciously aware of them and we are consciously considering them to see whether or not we can meet any of them without disrupting either the rights of the employees or the rights of our passengers to choose how they will fly.

• 1030

Mr. Harquail: In addition to the health question . . . We all know what the facts are in the 1080s of what smoke does to your health. That is proven; that is established now by all the experts, and the government has accepted it with the warnings that are on the cigarette packages about the dangers to your health. But board an aircraft with matches . . . lighters, if they

[*Translation*]

L'industrie nord-américaine en particulier étudie donc la question depuis quelques années, à la fois du point de vue de la réglementation comme du point de vue de la compagnie elle-même. On essaie de déterminer s'il est possible d'interdire carrément de fumer dans les avions, soit dans la cabine des passagers, soit dans la cabine de pilotage, et ce que risquent d'être les répercussions d'une telle interdiction. Certaines études ont montré que les fumeurs, si on leur interdit de le faire, iront se cacher dans les toilettes pour fumer. Il faudrait donc que le personnel de bord puisse contrôler les passagers. Les compagnies ne s'entendent pas pour savoir si l'on pourrait ou devrait interdire de fumer. De toute façon, le cas échéant, il faudrait que toutes les compagnies respectent ce qui devrait être un règlement. Je peux vous assurer que, en ce qui concerne notre personnel à bord des avions, l'incident a brutalement rappelé à chacun ses propres responsabilités.

M. Harquail: Nous savons que le ministre actuel a publiquement déclaré qu'il accorderait la priorité à la sécurité et au règlement touchant la sécurité. Nous savons également qu'un comité du ministère des Transports et du ministère de la Santé étudie ce problème même. Certaines recommandations devraient être présentées et il reste à voir si l'on recommandera au ministre la présentation d'un projet de loi sur cette question.

En attendant, je le répète, vous êtes le président directeur général et je voudrais savoir ce que, à titre d'employeur, vous avez l'intention de faire dans votre propre compagnie. Avez-vous l'intention d'interdire de fumer au personnel ou au moins à ceux qui sont dans la cabine de pilotage? Vous savez qu'il y a beaucoup de pilotes très compétents qui se cherchent du travail. Par conséquent, si certains refusaient de respecter les directives ou les règlements, je crois que vous n'auriez pas de mal à les remplacer par d'autres qui seraient mieux disposés.

M. C. Taylor: Monsieur Harquail, plusieurs problèmes se posent, et nous en sommes tous très conscients. Par exemple, les droits de l'employé, la question de la discrimination, la normalisation des méthodes de travail et ce que l'industrie accepte en général, il faut savoir s'il est possible pour une société d'aller complètement à l'encontre de ce que l'on considère en général comme les normes ou conditions de travail. Nous sommes certainement très conscients de tout cela et nous essayons de voir s'il est possible de considérer tout cela sans enfreindre aux droits des employés ni aux droits des passagers.

M. Harquail: Outre la question santé, . . . Nous savons tous dans les années 1980 ce que fait la cigarette pour la santé. C'est prouvé; c'est maintenant établi par tous les experts et c'est accepté par le gouvernement qui exige que des avertissements soient inscrits sur les boîtes de cigarettes. Mais monter à bord d'un avion avec des alumettes, des briquets, si on réussit à

[*Texte*]

are smuggled aboard—with flames spreading noxious smoke to fellow passengers for the sake of questionable personal enjoyment, with no consideration to their neighbour or their fellow traveller.

I have a letter from a plastic surgeon who lives in my province, where he sets out a lot of information. I will not go through the whole letter, but he talks about oxygen and the risk. You understand and appreciate what the risk would be of having matches or cigarettes around oxygen, but the majority of the travelling public does not appreciate that risk; not to mention, of course, how volatile aviation fuel is. But this doctor sets out in quite a bit of detail his concerns on this matter.

I will just quote a few paragraphs:

> If an airplane accident is imminent, one could have the vision of sudden death but not realize the major body burns; in the true sense of the word, hell on earth before death. The question now poses itself: Is the personal unhealthy habit of one passenger worth the chance of endangering the lives of 450 other passengers on a busy overseas flight, toying with in excess of $75 million investment by Air Canada?

He goes on to say, as a private citizen, he appeals to have this matter seriously considered, that grave dangers are allowed to exist on aircraft under its jurisdiction:

> The situation where smoking is allowed on public transportation is distinctly different than the situation of airplanes at 30,000 feet in the air. Under present regulations, the aircraft is a potential flying coffin. Perhaps allowing individuals to smoke was understandable 30 years ago when smaller, propeller-driven planes were flying at lower altitudes, but with the advent of larger planes, the habit has been allowed to be carried too far.

He goes on to talk about placing a ban on smoking on public aircraft as well as installing smoke detectors in washrooms. It is his opinion that:

> Charges of criminal negligence with stiff penalties for violating this common-sense rule should be handed out to offenders without exception.

Now, we know of the Cincinnati flight 797, and I have not been convinced yet of the origin of that fire. Perhaps you could enlighten the committee on where that investigation is now. I have not heard that the official determination or the results of that investigation have been reported on yet, and perhaps you could tell us where that is.

But what is your reaction, Mr. Taylor, as a man who is invested and entrusted with this serious responsibility of carrying the burden of responsibility as the chief executive officer of this corporation on behalf of Canadians? As a parliamentarian, on behalf of the people I represent and other Canadians—and I travel a great deal myself—I would be very interested in hearing what your personal position is on this serious question and what action you intend to take.

Mr. C. Taylor: First of all, Mr. Harquail, the NTSB, the National Transportation Safety Board, have not yet issued any findings on the Cincinnati incident, and I am not sure when they will.

[*Traduction*]

les faire passer, et provoquer des flammes et des fumées nocives pour les autres passagers pour une simple question d'agrément personnel, sans aucune considération pour ses voisins ou les autres passagers.

J'ai là une lettre très instructive d'un chirurgien esthétique qui vit dans ma province. Je n'entrerai pas dans tous les détails, mais il parle d'oxygène et des risques. Vous comprenez le risque lorsqu'il y a des allumettes et des cigarettes à côté d'oxygène, mais la majorité des passagers ne comprennent pas ce risque; sans parler évidemment de la volatilité du carburant. Ce médecin explique dans les détails ses préoccupations à ce sujet.

Je ne vous citerai que quelques paragraphes:

> Si un accident aéronautique est imminent, on peut avoir la vision d'une mort soudaine sans comprendre les grosses brûlures corporelles; au sens réel du terme, l'enfer terrestre avant la mort. La question va de soi: une habitude malsaine d'un passager vaut-elle de mettre les vies de 450 autres passagers en danger, de jouer avec plus de 75 millions de dollars d'investissement d'Air Canada?

Il demande à titre de simple citoyen que l'on examine très sérieusement cette question des graves dangers qui existent ainsi dans les avions:

> Fumer dans les transports publics n'est pas du tout la même chose que fumer dans un avion à 30,000 pieds d'altitude. Aux termes des règlements actuels, l'avion est un cercueil volant en puissance. Peut-être qu'il était compréhensible de laisser les gens fumer il y a 30 ans lorsque c'était de plus petits avions à hélice qui volaient à des altitudes inférieures, mais avec les gros avions, c'est vraiment pousser le risque trop loin.

Il parle ensuite d'interdire de fumer dans les avions publics et d'installer des détecteurs de fumée dans les toilettes. Il déclare:

> On devrait accuser de négligence criminelle assortie de peines très sévères tous ceux qui enfreignent ces règles de bon sens.

Nous savons qu'il y a eu l'accident du vol 797 à Cincinnati et je ne suis pas encore trop certain de l'origine de cet incendie. Peut-être pourriez-vous éclairer le Comité. Je ne sais pas si on a déterminé officiellement les causes de l'incendie ni si les résultats de l'enquête ont déjà fait l'objet d'un rapport; peut-être pourriez-vous nous le dire.

Toutefois, monsieur Taylor, sachant que vous avez cette sérieuse responsabilité, que vous assumez la responsabilité de la Société pour les Canadiens, qu'en pensez-vous? À titre de parlementaire, pour la population que je représente et pour les autres Canadiens, et je voyage beaucoup moi-même, j'aimerais beaucoup savoir ce que vous pensez personnellement de cette question très sérieuse et ce que vous avez l'intention de faire.

M. C. Taylor: Tout d'abord, monsieur Harquail, le *National Transportation Safety Board* n'a pas encore publié les résultats de son enquête sur l'accident de Cincinnati, et je ne sais pas quand nous les aurons.

[*Text*]

Mr. Harquail: Excuse me for interrupting, sir. That clarifies the point. Someone said here, when the Minister was here two weeks ago, that it was not the result of cigarettes or smoking. We do not know that yet. If the report is not tabled yet, then no one has conclusively established the cause.

• 1035

Mr. C. Taylor: No. They have begun to isolate the cause. I do not want to—and I cannot speak on behalf of the NTSB. Our own investigation and their preliminary investigation have tended to try to isolate the cause from a broad spectrum of possibilities to a narrow spectrum of possibilities.

There is no evidence that it was caused by smoking. There is no evidence that it was caused by motors on the flush toilet yet. We will have their report in the next few weeks, I would hope. I will leave that one aside.

Coming back to the broader question, Mr. Harquail, as a non-smoker myself, I would personally—forgetting about whether I am chief executive officer of Air Canada—wish that nobody smoked. But I do not think it is my position to impose my will about smoking or about anything else on everybody else. In terms of operating an airline and being chief executive officer of an airline, it is my responsibility to ensure that the maximum facilities are provided and that the maximum processes and training and structures are provided to ensure the safety of the passengers who entrust themselves to Air Canada. Certainly as far as Air Canada is concerned, we have constantly been in the forefront in safety measures on airplanes, in all aspects of that.

Mr. Harquail: I appreciate your personal comment about your views about smoking. I might say I share that view. I want to be clear. I am not interested in trespassing on anyone's rights. People may smoke if they wish. As one person said to me one day, do you mind if I smoke? I said, I do not give a damn if you burn. If people want to put themselves in peril—we know that people set their beds on fire. They fall asleep with cigarettes. We know of all sorts of fatalities.

What I am specifically interested in, though, apart from personal views, is your broader responsibility as the top man in the corporation who must make these hard decisions; and that is what I want to glean from you this morning: how prepared are you, in accepting your responsibilities fully, to take action, if not in the general sense, because there are aviation problems and we have to look at a lot of other regulations; I know that will take perhaps a bit of time—but what are you prepared to do, if not with the general public, then with your own staff; the people who answer to you; your employees? I know they are very sophisticated and I know some of them are very touchy—and that is a subject I want to come to at another time, about morale and attitude of some people within the corporation. But today I want to talk about safety.

Let us let the other shoe drop, and let us accept responsibility, and let us deal with these people. I submit and suggest to you that if you were so disposed, you have that power and authority, and that right, to tell pilots and co-pilots who are earning $60,000 to $85,000 a year what they are supposed to

[*Translation*]

M. Harquail: Excusez-moi de vous interrompre, mais je voudrais préciser la raison pour laquelle j'ai posé la question. Quelqu'un a dit l'autre jour lorsque le ministre était ici que ce n'était pas dû à la cigarette ou au fait de fumer. Nous ne le savons pas encore. Si le rapport n'a pas encore été déposé, personne n'a encore pu en établir la cause de façon certaine.

M. C. Taylor: Non. On a seulement commencé à isoler la cause. Je ne puis parler pour la N.P.S.B., mais nos recherches et son enquête préliminaire ont cherché à réduire le nombre de possibilités.

Rien ne prouve que cela a été causé par la cigarette. Rien ne prouve non plus que cela a été causé par les moteurs actionnant la chasse d'eau. J'espère que le rapport sera présenté d'ici quelques semaines. J'en resterai donc là.

Pour revenir à votre question plus générale, à titre de non-fumeur, indépendamment de mon poste à Air Canada, je préférerais que personne ne fume. Je ne pense pas toutefois que je puisse imposer à quiconque ma volonté à ce sujet ou sur quoi que ce soit d'autre. Puisque je dirige une compagnie aérienne, il m'appartient de faire en sorte que l'on offre le maximum d'équipement, de formation, d'organisation pour assurer la sécurité des passagers qui nous font confiance. Il est certain qu'Air Canada s'est toujours montré à l'avant-garde en matière de sécurité aéronautique.

M. Harquail: Je vous remercie de votre avis personnel sur la question de fumer. Je vous dirai que je le partage. Soyons clairs. Je ne veux pas enfreindre les droits des autres. Que les gens fument s'ils le veulent. On m'a demandé un jour si cela me gênait que l'on fume? J'ai répondu brûlez si vous voulez. Si les gens veulent se mettre en danger, nous savons qu'il y en a qui mettent le feu à leurs lits. Ils s'endorment avec une cigarette. Nous connaissons des tas de cas semblables.

Ce qui m'intéresse en dehors des points de vue personnels, c'est votre responsabilité à titre de directeur général de la société, car vous devez prendre certaines décisions difficiles; c'est pourquoi j'aimerais ce matin que vous nous disiez si vous êtes disposés, dans le cadre de vos responsabilités, à prendre des mesures, peut-être pas générales, car il y a des problèmes aéronautiques et parce qu'il faut envisager beaucoup d'autres règlements, je sais que cela prendra peut-être un peu de temps—mais qu'êtes-vous prêt à faire, sinon avec le grand public, du moins avec votre personnel; les gens dont vous êtes responsables; vos employés? Je sais que certains sont très susceptibles et je reviendrai là-dessus en une autre occasion, sur le moral et l'attitude au sein de la société. Mais aujourd'hui je veux parler de sécurité.

Acceptons nos responsabilités, prenons le taureau par les cornes. J'estime que si vous êtes prêt à le faire, vous avez le pouvoir et l'autorité, le droit de dire au pilote et au co-pilote, qui gagnent 60,000 à 85,000 dollars par an, ce qu'ils doivent faire et ne pas faire. Vous pouvez très bien imposer cette règle

[*Texte*]

do. You can very well lay down that rule, if you want to bring in a regulation and a rule that says the operating rule will be that while they are in flight there is no smoking. Are you prepared to do that, Mr. Taylor?

Mr. C. Taylor: No, I am not prepared to do that as a cetegorical statement, because my responsibilities are to ensure that we have all the proper safety measures; that we are taking all of the proper safety measures to ensure that there is no smoking, for example, when fuelling is going on on board airplanes; that there is no smoking on ramps when there are fumes around; and that we take all of those safety precautions. There is no smoking on landings or take-offs.

About our own employees on board the airplane, we will take all possible measures to ensure that their actions, whether they are smokers or non-smokers, do not put them in a position where they can become a risk on board the airplane. What we do we will work out on an industry basis and we will work out collectively with our unions. But I am not prepared to say to the committee this morning that I am going to go back to Montreal today and issue an edict.

The Chairman: Thank you, Mr. Harquail.

Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Taylor, in your company's appearance before the CTC hearings you stated that air transportation in Canada in recent years has become highly competitive. You went on to say that, for example, today no less than five airlines compete between Montreal and Toronto, and three are active between Vancouver and Edmonton. You talked about others as well.

• 1040

Yesterday, I called each of the airlines to get a quotation for the fare to travel from Montreal to Toronto, for example, where you have five airlines competing head to head. These were the fares that were quoted: Air Canada round-trip economy fare, $226; CP Air round-trip economy fare, $226; Nordair round-trip economy fare, $226; Quebecair round-trip economy fare, $226; Air Atonabee round-trip economy fare, $214. Then in the lowest discount fares, again Montreal to Toronto: Air Canada lowest discount fare, $90; CP Air lowest discount fare, $90; Nordair lowest discount fare, $90; Quebecair lowest discount fare, $90; Air Atonabee lowest discount fare, $88.

I do not know what you mean by competition. Having had some experience in a very competitive endeavour, my idea of competition involves price competition. It would seem that there certainly is not price competition in terms of the fare structure. It looks a little more like price-fixing.

Mr. C. Taylor: My guess, Mr. Mazankowski, would be that if we filed a fare tomorrow at $200 instead of $226 within 48 hours all of the fares would be at $200. In other words, whether you are selling automobiles or whatever you are not going to allow your competitor to underprice you. It is like some of the retail stores saying that they will not be undersold.

[*Traduction*]

si vous le voulez, interdire de fumer en vol. Êtes-vous prêts à le faire, monsieur Taylor?

M. C. Taylor: Non, je ne suis pas prêt à vous répondre catégoriquement, car mes responsabilités sont d'assurer que nous disposons de toutes les mesures de sécurité voulues, que nous prenons les mesures nécessaires pour que l'on ne fume pas, par exemple, lorsque l'on fait le plein, que l'on ne fume pas dans les rampes lorsqu'il y a des vapeurs inflammables, et que nous prenons toutes ces précautions. On ne fume pas à l'atterrissage ou au décollage.

Pour nos employés à bord, nous prenons toutes les mesures possibles pour que leur attitude, qu'ils soient fumeurs ou non-fumeurs, ne soit pas source de risque à bord. Les règles que nous adoptons doivent s'appliquer à tous et doivent être négociées collectivement avec nos syndicats. Je ne suis toutefois pas disposé à déclarer ce matin au Comité que je vais rentrer à Montréal et interdire à tous de fumer.

Le président: Merci, monsieur Harquail.

Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Merci, monsieur le président.

Monsieur Taylor, lorsque votre société a comparu devant la C.C.T., vous avez déclaré que les transports aériens étaient ces dernières années devenus très concurrentiels au Canada. Vous avez ajouté que, par exemple, aujourd'hui il n'y a pas moins de cinq compagnies aériennes qui font la ligne Montréal-Toronto et trois la ligne Vancouver-Edmonton. Vous avez également parlé d'autres compagnies.

Hier, j'ai téléphoné à toutes les compagnies aériennes pour demander le prix du voyage de Montréal à Toronto, sachant qu'elles sont cinq à desservir cette ligne. Voici les tarifs qui m'ont été donnés: aller et retour touriste Air Canada, 226$; même chose CP, 226$; même chose Nordair, 226$; même chose Québecair, 226$; Air Atonabee, 214$, ensuite pour les tarifs réduits, toujours Montréal-Toronto: le meilleur tarif Air Canada, 90$; le meilleur tarif CP, 90$; le meilleur tarif Nordair, 90$, le meilleur tarif Québecair, 90$; le meilleur tarif Air Atonabee, 88$.

Je ne sais pas ce que vous voulez dire par concurrentiels. Ayant eu personnellement l'expérience de la concurrence, j'estime que cela comporte une concurrence dans les prix. Or il ne semble pas qu'il y ait une concurrence de prix. Cela a plutôt l'air d'une fixation de prix.

M. C. Taylor: Je suppose, M. Mazankowski, que si nous proposions demain un tarif de 200$ plutôt que de 226$, tous les tarifs passeraient dans les 48 heures à 200$. Autrement dit, que vous vendiez des automobiles ou autre chose, vous ne laissez pas votre concurrent offrir un meilleur prix. C'est comme certains magasins de détail qui disent que l'on ne peut

[*Text*]

This goes on all the time. You may for 48 hours find a different fare structure, but everybody is going to meet the lowest fare.

Mr. Mazankowski: Are you saying, then, that the fixed costs for every airline and the operating costs for those—well, there is a differential in the one airline—but for the four airlines, Air Canada, CP Air, Nordair and Quebecair, that their costs of operation, their fixed costs, their whole operation basically is run of the mill, and is there a certain pattern that is established in all operations? Is there no way wherein one company can be more cost efficient than the other? I think that is really what is at issue here.

The Minister of Transport was quoted in *The Citizen* this morning. Axworthy said:

> Canadian airlines have to be more cost efficient and tailor their services to fit the market.

Does that mean that Air Canada cannot provide a cheaper fare to the travelling public unless Nordair forces them to or CP Air forces them to? Is that really the way it is?

Mr. C. Taylor: No. Mr. Mazankowski, I am sure that each of our cost structures is different. The question that management has to face when the competitor underprices him is whether or not he will lose more money by staying with his current fare or whether he will be better off to match the fare and keep the business, and that becomes a judgmental decision in the marketplace every day. In other words, if we filed a fare of $200 CP would have to decide whether to take $226 and a given number of passengers or whether they would lose more passengers than they would gain and therefore by dropping the fare they keep their passengers.

Mr. Mazankowski: Then how do you explain the differential?—and I am sure that is the confusion that rests in the minds of the travelling public. You have a basic economy fare of $226 and a deep discount fare of $90. That is a tremendous spread. What is so magic about the two pricing structures? What occurs to create that differential?

Mr. C. Taylor: Let me make two comments, Mr. Mazankowski, and then I will ask Mr. Jeanniot, who is our witness across the river, to explain it in detail because I am sure he has the numbers closer to his fingertips.

The discount fares and the discount seats are by and large marginal capacity. In other words, all of us want to maintain a certain frequency and we have seats and an airline seat is the most precious commodity there is because once it has left the airport terminal you cannot sell it for anything. In other words, you cannot put it in inventory and sell it tomorrow.

Mr. Mazankowski: What percentage of your traffic flies at full fare and what percentage at discount fare then?—if you can answer that in the course of your explanation.

Mr. Jeanniot: I guess roughly 50% flies at discount fares these days in Canada.

[*Translation*]

trouver meilleur prix chez leurs concurrents. C'est toujours la même chose. Le tarif est peut-être différent pendant 48 heures, mais tout le monde doit finalement suivre.

M. Mazankowski: Dites-vous alors que les frais fixes de toutes les compagnies aériennes et leurs frais d'exploitation, il y a évidemment une différence pour une compagnie, mais pour les quatre autres compagnies, Air Canada, CP Air, Nordair et Québecair, leurs frais d'exploitation et leurs frais fixes, toutes leurs activités sont les mêmes, c'est le même système pour tout? N'est-il pas possible qu'une compagnie fasse les choses d'une façon plus rentable qu'une autre? Je crois que c'est vraiment là ce qui compte.

D'après le *Citizen* de ce matin, le ministre des Transports aurait déclaré:

> Les compagnies aériennes canadiennes doivent être plus rentables et fasçonner leurs services en fonction du marché.

Cela signifie-t-il qu'Air Canada ne peut pas offrir un meilleur tarif si Nordair ne les force pas ou si CP Air ne les force pas? Est-ce vraiment la situation?

M. C. Taylor: Non, monsieur Mazankowski, je suis bien certain que nos coûts ne se calculent pas de la même façon. La question qui se pose à la direction lorsque le concurrent offre un meilleur prix est de savoir si l'on risque de perdre de l'argent en maintenant son tarif et s'il ne serait pas mieux d'offrir le même tarif meilleur marché pour garder les clients. C'est une question qui se pose tous les jours sur le marché. Autrement dit, si nous proposons un tarif de 200$, CP doit décider s'il préfère garder son tarif de 226$ et un certain nombre de passagers ou si la perte dans le nombre de passagers sera plus importante que le gain tiré d'un tarif plus élevé, et s'il est donc préférable de diminuer aussi son tarif pour garder ses passagers.

M. Mazankowski: Alors, comment expliquez-vous la différence? Je suis sûr que c'est ce qui rend les passagers un peu perplexes. Vous avez un tarif de base de 226$ et un tarif réduit de 90$. La différence est énorme. Qu'y a-t-il de tellement magique entre ces deux prix? Qu'est-ce qui provoque cette différence?

M. C. Taylor: Je ferai deux observations avant de demander à M. Jeanniot d'expliquer dans le détail cette situation, car je suis sûr qu'il a des chiffres sous la main.

Les tarifs réduits et les places réduites représentent de façon générale une capacité marginale. Autrement dit, nous voulons tous maintenir une certaine fréquence et nous avons un certain nombre de sièges qui sont ce que nous avons de plus précieux car lorsque le siège a quitté l'aéroport, on ne peut plus le vendre. Autrement dit, on ne peut pas le stocker pour le vendre le lendemain.

M. Mazankowski: Quel pourcentage de vos clients volent à plein tarif et quel pourcentage, à tarif réduit alors? Si vous pouviez répondre.

M. Jeanniot: Je crois qu'aujourd'hui au Canada environ 50 p. 100 des passagers bénéficient des tarifs réduits.

[*Texte*]

• 1045

Mr. Mazankowski: These days; what about two years ago?

Mr. Jeanniot: Two years ago it was probably closer to 30%. It has been increasing.

Mr. Mazankowski: Does that not mean that your basic economy fare is too high? Would that not be an automatic signal?

Mr. Jeanniot: No.

Mr. Mazankowski: If you are getting more and more people flying the deep discount fares, or the discounted fares, it would seem to me that people are adjusting their travel plans to take advantage of the lower fares. So, therefore, your economy fare is priced too high.

Mr. Jeanniot: The increase in discount fares, Mr. Mazankowski, has not increased the market base unfortunately. Perhaps it is a function of the depressed times as well. But it is largely a function I think of the way the conditions of travel have evolved in this country over the last several years, which have enabled more people to meet conditions. Undoubtedly, a number of business people have been able to adjust their travel habits to benefit from discounts, there is no doubt about that.

I would like to make a remark on your price comparisons between Toronto and Montreal with regard to the five air lines. If you looked up the fares for comparable air lines between major U.S.A. points, such as New York and Los Angeles, you would find that they are all matching the same fares as well, in an area where there is total deregulation.

Mr. Mazankowski: Do you mean there is very little differential between air lines . . . ?

Mr. Jeanniot: There is very little differential for equivalent products in U.S.A. markets as well.

Mr. Mazankowski: I see.

Let us get down to the exercise that is going on now. First of all, there seems to be some confusion about the precise meaning of deregulation and I would like your interpretation.

Second, there seems to be some confusion about the process. I would like to know how you define deregulation in the context of your operation within the industry in Canada; and how is your view shared by the industry as a whole?

You have the Minister of Transport saying that he has already basically made up his mind on what the air policy is going to be with respect to deregulation.

You have the Canadian Transport Commission going through the hearing process.

Are you involved as an industry or as an air line in consultation with the Minister on his own development of a domestic air policy specifically with regard to deregulation?

I understand that there is a task force or something that has been set up that is bringing together representatives of the

[*Traduction*]

M. Mazankowski: Ces jours-ci, et il y a deux ans?

M. Jeanniot: Il y a deux ans, c'était probablement plus près de 30 p. 100. Ce pourcentage a augmenté.

M. Mazankowski: Cela ne signifie-t-il pas que votre tarif de base est trop élevé? Cela n'est-il pas un signal automatique?

M. Jeanniot: Non.

M. Mazankowski: S'il y a de plus en plus de gens qui volent au tarif le plus avantageux, ou au tarif réduit, il me semble que c'est parce que l'on fait maintenant ces projets de voyage pour profiter de ces tarifs. Cela revient à dire que votre tarif de base est trop élevé.

M. Jeanniot: Malheureusement, monsieur Mazankowski, le nombre plus élevé de passagers profitant des tarifs réduits n'a pas augmenté notre clientèle. C'est peut-être également un signe des difficultés économiques. Je crois toutefois que cela reflète l'évolution des voyages au Canada au cours des dernières années. Il ne fait aucun doute qu'un certain nombre de gens d'affaires ont réussi à modifier leurs habitudes de voyage pour profiter des prix réduits, cela ne fait aucun doute.

J'aimerais toutefois faire une remarque sur vos comparaisons de prix entre Toronto et Montréal pour les cinq compagnies aériennes. Si vous considérez les tarifs de compagnies aériennes comparables entre des grands centres aux États-Unis comme New York et Los Angeles, vous constaterez qu'ils ont également les mêmes tarifs, alors que ce secteur est entièrement déréglementé.

M. Mazankowski: Voulez-vous dire qu'il y a peu de différence entre les compagnies aériennes . . . ?

M. Jeanniot: Très peu de différence pour des produits équivalents sur les marchés américains également.

M. Mazankowski: Je vois.

Passons à la situation actuelle. Tout d'abord, il semble que l'on ne comprenne pas très bien ce que veut dire exactement la déréglementation, et j'aimerais que vous nous donniez votre interprétation.

Deuxièmement, il semble que l'on ne comprenne pas non plus tout à fait le processus. Comment définissez-vous la déréglementation dans le contexte de vos opérations au Canada; dans quelle mesure tout le secteur partage-t-il votre point de vue?

Vous avez le ministre des Transports qui déclare qu'il est déjà presque décidé quant à ce que devra être la politique aérienne en matière de déréglementation.

La Commission canadienne des transports tient des audiences.

Est-ce que l'industrie en général ou votre ligne aérienne a des consultations avec le ministre à ce sujet?

Je crois qu'il y a un groupe d'étude ou quelque chose qui a été mis sur pied pour réunir des représentants de l'industrie, le

[*Text*]

industry, the Minister and the Deputy Minister to talk about this thing. Could you tell me what is going on in that area? But more important, I think to ease my mind and I think to try to convey to the public, what do you really mean by deregulation in the sense of the Canadian operation?

Mr. C. Taylor: Mr. Mazankowski, I will answer part of the question and I will ask Mr. Jeanniot to answer part of it.

To your question about whether or not we are involved with the Minister and the task force, the answer to that is, no, we are not. The task force sent out a questionnaire to all of the carriers, which we responded to . . .

Mr. Mazankowski: Could you describe the task force, what does it consist of then? Are you aware of that?

Mr. C. Taylor: I am aware there is a task force; I am not sure who the membership is.

Mr. Mazankowski: I see.

Mr. C. Taylor: I know the Deputy Minister of Transport sent out a questionnaire to all of the carriers, to at least the regional and trunk carriers, requesting certain information. We have responded to that. So to that extent, we have had input into the task force. But we are not involved, we are not a part of the task force, either as Air Canada or the industry.

Mr. Mazankowski: Okay.

Mr. C. Taylor: On the other question, as to our position on deregulation, since Mr. Jeanniot was our witness at the CTC hearings I will ask him to respond to that.

Mr. Jeanniot: The aspect of deregulation, Mr. Mazankowski, as I am sure you are well aware, deals with two issues. In the States, it is one of total fare deregulation, which basically is to some people letting the market set the price, to other people charging what the market will bear I guess.

The other dimension is entry and exit. The current hearing, as you know, deals only with the question of fares, although the question of exit and entry is certainly peripheral to that. I guess to some people it bears on it very heavily.

• 1050

We have advocated within the continuity of relaxed rules in Canada. I think since 1979 in particular there has been gradual but consistent relaxation and increased flexibility and additional freedoms that have been taking place in this country. In my opinion we were never as tightly regulated as existed in the U.S. It is probably right that they needed to dynamite or to use some very strong methods because there was some degree of paralysis taking place in some of the route structure, whereas in Canada there has been some gradual evolution of routes and a gradual evolution of the rules.

Mr. Mazankowski: But Mr. Chairman, to the witnesses, do you not sense that there is a very high expectation amongst the consuming public that through deregulation there is going to be a very major reduction in air fares? Do you not sense that? I certainly do. If that is so, how is it going to be achieved?

[*Translation*]

ministre et le sous-ministre afin d'en discuter. Pourriez-vous me dire ce qui se passe dans ce domaine? Ce qui est peut-être encore plus important pour moi et probablement pour la population en général, c'est ce que vous voulez dire exactement par déréglementation dans le contexte canadien?

M. C. Taylor: Monsieur Mazankowski, je répondrai à une partie de votre question et demanderai à M. Jeanniot de répondre à l'autre partie.

Nous ne faisons pas partie du groupe d'étude qui discute de la question avec le ministre. Ce groupe a envoyé un questionnaire à tous les transporteurs et nous y avons répondu . . .

M. Mazankowski: Pourriez-vous nous dire en quoi consiste alors ce groupe d'étude? Êtes-vous au courant?

M. C. Taylor: Je sais qu'il existe un groupe d'étude; je ne sais pas exactement qui en est membre.

M. Mazankowski: Bien.

M. C. Taylor: Je sais que le sous-ministre des Transports a envoyé un questionnaire à tous les transporteurs, du moins aux transporteurs régionaux et partiels, pour demander un certain nombre de renseignements. En ce sens, nous avons donc participé à son étude. Par contre, nous n'en faisons pas partie, qu'il s'agisse d'Air Canada ou de l'ensemble de l'industrie.

M. Mazankowski: D'accord.

M. C. Taylor: Quant à ce que nous entendons par déréglementation, étant donné que M. Jeanniot était notre témoin aux audiences de la C.C.T., je lui demanderai d'y répondre.

M. Jeanniot: Vous savez certainement, monsieur Mazankowski, qu'il y a deux volets à la déréglementation. Aux États-Unis, la déréglementation est totale en matière de tarif, autrement dit c'est le marché qui dicte les prix, l'industrie fixe donc ces prix en fonction de ce que peut supporter le marché.

L'autre dimension est l'accès au marché. Comme vous le savez, les audiences qui sont en cours portent uniquement sur les tarifs, quoique la question de l'accès au marché y soit certainement liée. Aux yeux de certains, elle est fort pertinente.

Peu à peu, au Canada, la réglementation est devenue moins restrictive. Surtout depuis 1979, il y a eu un assouplissement progressif mais soutenu. Il y a de moins en moins de restrictions. À mon avis, il n'y a jamais eu, au Canada, autant de réglementation qu'il y en a eu aux États-Unis. Il est probablement vrai que les Américains devaient employer des mesures draconiennes, car la structure des routes était devenue trop rigide, alors qu'au Canada, les routes et la réglementation avaient progressivement évolué.

M. Mazankowski: Mais ne croyez-vous pas monsieur le président, que les consommateurs s'attendent à ce que la dérèglementation entraîne une réduction importante des tarifs aériens? Avez-vous cette impression-là? C'est certainement l'impression que j'ai, moi. Si c'est le cas, comment va-t-on faire

[*Texte*]

What is really going to change? If that expectation is to become a reality, does it not then follow that there are going to have to be some administrative changes in terms of the operation of our airport structure, fuel pricing, labour and a whole host of other things? That is the kind of environment you have in the United States of America. I was noticing the other day that the airlines that have been the product of deregulation, have reduced their labour component to roughly 18% of their total costs, whereas for those who have functioned in the regulated environment, which is still in operation, the labour component is roughly 37%. Does it follow that on the basis of the pronouncements of the Minister of Transport, who is leading the public into believing that you are going to have a massive reduction in air fares, that there will have to be some very major administrative structural changes in the whole mechanism? My understanding is that landing fees, and airport user charges are much higher in Canada than they are in the United States, and it is my understanding that fuel prices are considerably higher here than in the United States.

I do not know how much fat you have in your system, but can you explain to the committee how much you can reduce costs and how much leaner you can present a seat to the travelling public within that regulated structural environment that is existent within the airport structure and the pricing at the government level?

Mr. Jeanniot: Mr. Mazankowski, you are quite right. A lot of things are more expensive in this country than they are in the United States.

Mr. Mazankowski: Specifically, can you tell us what would happen with labour in Canada if you were to go the full route as is being implied by the Minister of Transport.

Mr. Jeanniot: The cost structure on labour of Air Canada is not different from that of the traditional airlines in the United States, which in many ways are part of bringing about a better average fare all around.

When you talk about a new entrants in the States, the new small airlines, they are operating on a different people principle in the sense that almost everybody has to be a shareholder to work there, and they do not have any unions. They have been able to achieve so far, quite correctly, a labour rate which amounts to roughly about 18% of their costs compared to the traditional airlines which what have a rate that is more close to 30%.

This has to be viewed as a transient advantage. Their rate structure, People Express labour structure, for instance, has a very low start-up wage and compensation arrangement which climbs very rapidly with the second and third year. If they become profitable, of course, there is profit-sharing which almost doubles the compensation package. So far, I think they have been able to maintain their labour costs that low because they are growing very rapidly, almost a pyramid effect. We would have to assume that that will stabilize at a little higher than 18%, perhaps 25%.

Mr. Mazankowski: I see.

[*Traduction*]

pour réduire les tarifs? Qu'est-ce qui va vraiment changer? Pour aboutir à cette réduction, ne faudrait-il pas effectuer certaines modifications administratives touchant l'exploitation des aéroports, le prix du combustible, le personnel et toute une gamme d'autres domaines? C'est cela le climat aux États-Unis. J'ai remarqué l'autre jour que les lignes aériennes nées de la déréglementation ont tellement réduit le coût de la main-d'oeuvre qu'elle ne représente plus qu'environ 18 p. 100 des coûts globaux, alors que dans un milieu réglementé, ce qui existe toujours, le coût de la main-d'oeuvre représente environ 37 p. 100. Or, le ministre des Transports est en train de convaincre le public qu'il y aurait une réduction massive des tarifs. Faut-il donc comprendre que les structures administratives seront profondément modifiées en conséquence? Je crois comprendre que les frais d'atterrissage et les droits imposés à ceux qui utilisent les aéroports sont beaucoup plus élevés au Canada qu'aux États-Unis, et que le prix du combustible est bien plus élevé ici que là-bas.

Je ne sais pas si vous en avez beaucoup à retrancher, mais je voudrais que vous disiez au Comité dans quelle mesure vous arriverez à réduire les coûts et de combien vous pourrez réduire le prix du billet, dans le système qui existe en ce moment, où les prix et les structures sont réglementés par le gouvernement.

M. Jeanniot: Vous avez parfaitement raison, monsieur Mazankowski. Il y a bien des choses qui coûtent plus cher ici qu'aux États-Unis.

M. Mazankowski: Vous pourrez peut-être préciser ce que deviendraient les employés si, comme le ministre des Transports l'a laissé entendre, tout était déréglementé.

M. Jeanniot: Il n'y a pas beaucoup de différence entre le coût de la main-d'oeuvre pour Air Canada et pour les lignes conventionnelles aux États-Unis, ce qui aide, à bien des égards, à réduire et à égaliser les tarifs.

Vous avez parlé d'une nouvelle compagnie aux États-Unis, de petites lignes aériennes qui fonctionnent différemment. Presque tous les employés doivent détenir des actions et il n'y a pas de syndicat. Vous avez eu raison de dire que le coût de la main-d'oeuvre y représente environ 18 p. 100 des coûts globaux, alors que, pour les lignes aériennes habituelles, la proportion est de près de 30 p. 100.

Certains prétendent qu'il s'agit là d'un avantage transitoire. Dans le cas de *People Express*, par exemple, les salaires et les avantages sociaux sont minimes au début, mais ils augmentent très rapidement les deuxième et troisième année. Si la compagnie devient rentable, la participation aux bénéfices fait que la rémunération est presque doublée. C'est parce que la compagnie connaît une croissance très rapide qu'elle est arrivée à limiter le coût de la main-d'oeuvre; il y a presqu'un effet de pyramide. Il faut comprendre que le taux finirait par se stabiliser et qu'il sera, à ce moment-là, un peu plus élevé: 18 ou peut-être 25 p. 100.

M. Mazankowski: Je vois.

[*Text*]

Mr. Jeanniot: At the same time, I think you have seen in the United States. This has impact also in Canada—that the more traditional airlines are using that pressure to hold down on wage increases and to gain concessions from their labour and to negotiate lower rates. There are various formulas there. There is a double structure in some cases where the new entrants are hired at a lower wage, and that has its own difficulties, because it is really two classes of citizens.

• 1055

Mr. Mazankowski: I am running out of time. Can you just comment on fuel costs and landing fees?

Then as a final question, Mr. Chairman, in summary, and perhaps to Mr. Taylor, after Mr. Jeanniot finishes, I would just like to ask this very simple question: is this exercise that we are going through now, through the CTC and the hullabaloo that we see on the front page of the *Citizen* today, which says "Air hearings won't stop deregulation: Axworthy"—is this exercise we are going through today going to reduce air fares (*a*) for the scheduled traveller, and (*b*) for the discretionary traveller?

Mr. Jeanniot: We are paying 12% more, I believe, for fuel in Canada on the average, in Canadian cents per litre or per gallon, whichever way you want, than we are buying fuel for in the United States today. That has been so, I think, since the beginning of 1983.

Airports are all over the place. In general they are slightly more expensive in Canada than they are in the United States, in landing fees.

Mr. Mazankowski: Could you table with the committee a schedule of landing fees and fuel costs and things of that nature?

Mr. Jeanniot: We will table that. We have some of those numbers and will table them. Fuel of course represents about 27% of our costs, so it is a significant component, there is no doubt about it.

Mr. Mazankowski: And labour—the labour component is about . . .

Mr. Jeanniot: It is about 37%.

Mr. Mazankowski: —37%.

The Chairman: Mr. Taylor, do you wish to answer the question Mr. Mazankowski asked as his final question?

Mr. C. Taylor: I would like to comment on the fuel one. If we had up-lifted all of our fuel in Canada at the rate that we are paying in the U.S., our 1983 bill would have been $28 million less.

Mr. Mazankowski: Thank you very much. That is a very interesting figure; and I think it should be noted that a good portion of that fuel price is in the form of a federal government

[*Translation*]

M. Jeanniot: C'est d'ailleurs ce qu'on a constaté aux États-Unis. Ce qui se fait là-bas a d'ailleurs des répercussions sur le Canada: les lignes aériennes traditionnelles profitent des pressions exercées dans ce sens pour limiter les augmentations de salaire, pour convaincre leurs employés de faire des concessions et pour négocier des salaires moins élevés. On emploie plusieurs formules. Parfois il y a deux barèmes de salaire, ce qui veut dire que le salaire d'embauche est moins élevé que le salaire touché par les employés déjà en place; mais cet arrangement crée des problèmes, car il y a vraiment deux classes de citoyens.

M. Mazankowski: Je n'ai plus beaucoup de temps. Pouvez-vous nous parler un peu du prix du combustible et des droits d'atterrissage?

Ma dernière question, monsieur le président, qui est d'ailleurs très simple, s'adresse à M. Taylor. Il pourrait peut-être y répondre, après que M. Jeanniot aura terminé. Je voudrais savoir si les audiences de la société et tout le brouhaha que nous rapporte le *Citizen* d'aujourd'hui, où on lit que, selon M. Axworthy, les audiences n'empêcheront pas la dérèglementation, et si la séance à laquelle nous participons aujourd'hui amèneront une réduction des tarifs aériens premièrement pour ceux qui doivent voyager et deuxièmement, pour ceux qui ont le choix.

M.Jeanniot: En moyenne au Canada, le prix du combustible dépasse d'environ 12 p. 100 le litre ou le gallon en cents canadiens, le prix en vigueur aux États-Unis. Et cela depuis le début de 1983.

Il y a des aéroports partout. En général les droits d'atterrissage sont un peu plus élevés au Canada qu'aux États-Unis.

M. Mazankowski: Pouvez-vous déposer le barème des droits d'atterrissage, des prix du combustible, etc . . .

M. Jeanniot: Oui. Nous avons des chiffres là-dessus, que nous pourrons déposer. Le combustible représente environ 27 p. 100 de nos coûts, ce qui est sans aucun doute considérable.

M. Mazankowski: Et la main-d'oeuvre, c'est quoi?

M. Jeanniot: Environ 37 p. 100.

M. Mazankowski: Trente-sept p. 100.

Le président: Voulez-vous répondre, monsieur Taylor, à la dernière question de M. Mazankowski?

M. C. Taylor: Je voudrais plutôt répondre à celle qui portait sur le combustible. Si le prix du combustible était le même au Canada qu'aux États-Unis nous aurions payé 28 millions de dollars de moins en 1983.

M. Mazankowski: Merci beaucoup. Voilà un chiffre fort intéressant; je crois qu'il vaut la peine de signaler que la taxe imposée par le gouvernement fédéral représente un bon

[*Texte*]

tax. Would that not be correct? What percentage of it is federal government tax?

Mr. C. Taylor: I guess about 25% is . . .

Mr. Mazankowski: I think you had better use your slide rule again. It is a little higher than that.

Mr. C. Taylor: No, there are provincial taxes in there too.

Mr. Mazankowski: No, I am talking about federal tax.

Mr. C. Taylor: That is off the top of my head.

On the other question, as I recall it, Mr. Mazankowski, you asked whether or not we felt the present exercise of the CTC hearings was going to lead to lower fares. Was that the question?

Mr. Mazankowski: That exercise, plus the exercise of the Minister and all the fanfare that is being bandied about and the high expectations of cheaper fares. My question was is this exercise, on both sides, going to reduce air fares (*a*) for the scheduled traveller and (*b*) for the discretionary traveller, in Canada.

Mr. C. Taylor: The hearings and the current activity on deregulation in my view will not decrease fares in the short term, because we are talking about a structural change if we are using as a reference point the U.S. I think it also should be noted that the so-called people's-express type of fares in the U.S. are first of all hubbed on the two largest population centres in the U.S., the northeast corridor hubbed on New York and the southwest corridor hubbed in California and Texas; and those carriers, all of them together, account for somewhere between 4% and 6% of the total U.S. traffic. The balance of the U.S. traffic, in other words somewhere around 95%, is being carried at yields that are comparable with, in fact in some cases higher than, the Canadian yields.

If you want to take the 1982 figures, which are the figures that we are referring to, Delta's yield was 13.67¢, Eastern's was 13.01¢, U.S. Air's was 19.5¢—U.S. Air is a carrier almost as large as Air Canada—and Air Canada's was 13.58¢.

• 1100

Mr. Mazankowski: Did you have Delta in there?

Mr. C. Taylor: Delta was 13.67.

The Chairman: Order, please.

Mr. Mazankowski: Just for clarification, Mr. Chairman—I did not drop an ashtray at the back of the room.

Mr. C. Taylor: I think we need to remember that 95% of the traffic in the U.S. is being carried at yields comparable with what the Canadian yields are and about 4% to 6% of the traffic is being carried at the discount levels. Those discount levels, the low levels, the People Express, as has been mentioned by Mr. Jeanniot and by yourself, are at that price because of a total structural difference in the carriers. People

[*Traduction*]

pourcentage du prix du combustible. N'est-ce-pas? La taxe fédérale représente quel pourcentage?

M. C. Taylor: Je suppose qu'elle représente environ 25 p. 100.

M. Mazankowski: Refaites le calcul. C'est un peu plus élevé que cela.

M. C. Taylor: Non, il faut tenir compte aussi de la taxe imposée par les provinces.

M. Mazankowski: Non, je parle de la taxe fédérale

M. C. Taylor: Je vous ai cité le chiffre de mémoire.

Si je me souviens bien, monsieur Mazankowski, vous avez aussi demandé si nous croyions que les audiences de la C.C.T. entraîneraient une réduction des tarifs. Est-ce bien cela?

M. Mazankowski: Je parle des audiences, du discours fait par le ministre, et de tout le brouhaha, du fait que l'on s'attend vraiment à voir une réduction des tarifs. J'ai demandé si ces efforts, des deux côtés vont vraiment entraîner une réduction des tarifs aériens au Canada, premièrement pour ceux qui doivent voyager et ensuite ceux qui le font par choix.

M. C. Taylor: Je ne crois pas que les audiences sur la déréglementation, et le travail que l'on fait là-dessus, n'entraîneront pas une réduction immédiate, car si nous prenions comme point de repère les États-Unis, il faudrait modifier les structures. Je signale également que les tarifs à la mode du *People Express* sont concentrés dans les régions les plus peuplées des États-Unis: le corridor du nord-est, dont le centre est New York, et le corridor du sud-est, dont les centres sont la Californie et le Texas. Les compagnies aériennes en question représentent, dans l'ensemble, entre 4 et 6 p. 100 de toute la circulation aérienne aux États-Unis. Ce qui veut dire que, pour les autres 95 p. 100, le rendement est comparable à ce qu'il est au Canada; dans certains cas, est plus élevé.

Si vous prenez les chifffres pour 1982, les chiffres que nous avons cités tout à l'heure, vous verrez que le rendement du Delta était de 13.6c; le rendement de Eastern était de 13.01c., le rendement de U.S. Air était de 19.5c—U.S. Air est presque aussi imporant qu'Air Canada—et que le rendement de Air Canada était de 13.58c.

M. Mazankowski: Avez-vous donné les chiffres pour Delta?

M. C. Taylor: C'était 13.67.

Le président: À l'ordre, s'il vous plaît.

M. Mazankowski: Une précision, monsieur le président. Ce n'est pas moi qui ai laissé échapper un cendrier.

M. C. Taylor: Il ne faut pas oublier, dans le cas de 95 p. 100 des passagers transportés aux États-Unis, que les recettes sont les mêmes qu'au Canada et que les tarifs réduits ne s'appliquent qu'à environ 4 et 6 p. 100 des passagers. Vous avez parlé, vous et M. Jeanniot, de tarifs à la *People Express* offerts par certaines compagnies canadiennes et de la structure des compagnies en question qui leur permet d'offrir des tarifs

[*Text*]

Express bought, I think, their first six airplanes at the same price that we paid for one 767. In other words, they got into the business by buying secondhand airplanes because there was a glut on the market and because they were able to make all their employees shareholders. So there is a wide varient between the two types of fares because of the total structural difference.

The Chairman: Thank you. Mr. Deniger.

M. Deniger: Merci, monsieur le président.

Je reprends l'exemple de M. Mazankowski, parce que je considère ses questions fort pertinentes. Il décrivait tout à l'heure le tarif entre Montréal et Toronto. Il disait que le prix régulier et le prix de rabais étaient les mêmes.

Je pense qu'il est important de noter aussi que les compagnies Nordair et Québecair ont tenté, il y a quelques années, de réduire encore davantage le tarif, Nordair en permettant aux détenteurs de billets de louer une voiture et Québecair en leur donnant un coupon-rabais des magasins La Baie. La Commission canadienne des transports, après une plainte de *CP Air*, n'a pas permis à ces deux compagnies aériennes de réduire davantage le tarif.

Ce genre de réglementation de la Commission canadienne des transports empêche l'usager de bénéficier du plus bas tarif. C'est ce dont je me plains.

Est-ce que ce que je viens de décrire est exact, monsieur Jeanniot?

M. Jeanniot: C'est parfaitement exact, monsieur Deniger. D'ailleurs, c'est une des cinq recommandations que nous avons faites récemment à la Commission canadienne des transports récemment. Nous avons recommandé de donner beaucoup plus de flexibilité aux transporteurs en leur permettant d'offrir diverrs ajouts comme des automobiles, des chambres d'hôtel, etc., afin de leur donner encore plus de liberté pour ce qui est de l'aspect promotionnel de ces voyages.

M. Deniger: J'ai eu la chance de lire votre présentation à la Commission canadienne des transports, et j'ai été heureux de constater que vous aviez fait preuve de beaucoup d'ouverture alors que, dans le passé, votre position était assez rigide, à mon avis. Vous avez parlé de moderniser le système de réglementation actuel; cela rejoint ma pensée.

Maintenant, je crois qu'il est évident que ce qui fait la différence entre les États-Unis et le Canada en termes de tarification, c'est ce facteur de structure des compagnies. M. Mazankowski a raison. Je ne pense pas qu'il y aura de réduction de tarif au pays si la structure actuelle ne change pas. Ce qui a permis une réduction tarifaire aux États-Unis, c'est l'arrivée des nouvelles compagnies. Ces dernières ont sûrement les mêmes dépenses en carburant parce que le prix de celui-ci est le même pour la nouvelle compagnie et pour l'ancienne. Il en coûte la même chose à la nouvelle compagnie et à l'ancienne pour atterrir. Les seules véritables différences — il y en a deux — sont les salaires et avantages sociaux et le fardeau de la dette.

M. Taylor a dit tout à l'heure que *People Express* avait réussi, et je les en félicite, à acheter de l'équipement bon

[*Translation*]

élevés. Ceux qui ont lancé *People Express* ont acheté leurs six premiers avions au prix que nous avons payé un seul 767. Ils ont acheté des avions d'occasion, parce qu'il y avait un surplus, et ils ont pu faire en sorte que tous leurs employés soient des actionnaires. Les divergences de prix peuvent donc être attribuées à des différences structurales.

Le président: Merci. Monsieur Deniger.

Mr. Deniger: Thank you, Mr. Chairman.

I would like to go back to Mr. Mazankowski's example, because I feel that his questions are very relevant. He referred earlier to the fare between Montreal and Toronto. He said that the regular fare and the discount fare were the same.

I think it is important to note that Nordair and Québecair tried a few years ago to reduce the fare even more, Nordair by allowing ticket holders to rent a car and Québecair by giving them discount coupons that could be used in Bay stores. The Canadian Transport Commission, acting on a complaint filed by CP Air, did not allow these two companies to further reduce the fare.

This type of regulation by the Canadian Transport Commission prevents the user from benefiting from the lowest fare. That is my complaint.

Is what I have just said true, Mr. Jeanniot?

Mr. Jeanniot: Absolutely, Mr. Deniger. Moreover, it is one of the five recommendations that we recently made to the Canadian Transport Commission. We recommended that carriers be given a great deal more flexibility and that they be allowed to offer various bonuses like cars, hotel rooms, etc., so that they will have even more freedom insofar as the promotional aspect of travelling is concerned.

Mr. Deniger: I had a chance to read your presentation to the Canadian Transport Commission and I was pleased to see that you were very open whereas I felt that, in the past, you were not very flexible. You talked about modernizing the existing regulatory system, which is something I agree with.

Now, I believe that it is obvious that it is the structural factor that makes the difference between fares in Canada and the United States. Mr. Mazankowski is right. I do not think that fares will go down in Canada if the existing structure does not change. What made it possible to get fares down in the United States was the arrival of new companies. These new companies certainly have the same fuel costs because the price of fuel is the same for a new company as it is for an old one. And landing fees are the same for a new company as they are for an old one. The only real differences—and there are two of them—are salaries and fringe benefits and the debt load.

Mr.Taylor said earlier that People Express managed to buy equipment at a good price and I congratulate them. So much

[*Texte*]

marché. Tant mieux pour eux! Les salaires et avantages sociaux constituent peut-être 20 p. 100 de leurs dépenses totales, alors que cela représentait 36.1 p. 100 des vôtres en 1982. Je pense que vous avez également dit, monsieur Jeanniot, que, pour l'année prochaine, ce sera peut-être 37 ou 38 p. 100. Vous avez également dit que les salaires et avantages sociaux de la compagnie aérienne *rp *Traditional Airlines* représentaient environ 30 p. 100 des dépenses de la compagnie.

Ma question est la suivante. D'une part, comment expliquez-vous que vos salaires et avantages sociaux soient plus élevés que ceux de transporteurs équivalents? D'autre part, n'est-il pas exact que si ce pourcentage des salaires et avantages sociaux était réduit, la conséquence évidente en serait une réduction du tarif aérien ou, si vous gardez le même tarif, une augmentation incroyable de vos profits? Évidemment, ce serait beaucoup plus facile pour les nouveaux transporteurs que pour vous de les réduire.

• 1105

M. Jeanniot: Tour d'abord, permettez-moi un éclaircissement, monsieur le président.

Le pourcentage du coût du personnel d'Air Canada est comparable, et non pas supérieur, à celui de *American Airlines Inc.*, *Delta Air Lines Inc.* ou d'autres compagnies. Il est de l'ordre de 37 ou 38 p. 100 dans les deux cas.

M. Deniger: Est-ce que j'ai mal compris quand vous avez dit *Traditional Air Lines Inc.: 30%*?

M. Jeanniot: Non, je voulais dire 37 p.100.

M. Deniger: Mais vous aviez dit 30 p. 100, n'est-ce pas?

M. Jeanniot: Je m'excuse si j'ai dit 30 p. 100, mais je voulais dire 37 p. 100, soit une somme comparable.

Quant à l'échelle des salaires, elle est, en général, un peu moins grande au Canada qu'elle ne l'est aux États-Unis, d'ailleurs. Donc il n'y a pas là évidence d'abus, je crois.

Quant à la question du nombre de personnes et des salaires, aux États-Unis, les nouveaux arrivés ont évidemment bénéficié du fait qu'il y avait beaucoup de chômage attribuable à la récession, et ils ont pu très rapidement obtenir une main-d'oeuvre qualifiée, à meilleur prix, en offrant des avantages que bien d'autres compagnies aimeraient avoir d'ailleurs. Il est évident que bien des employés aimeraient avoir la possibilité de participer aux profits de la compagnie.

Mais il faut également remarquer que ces nouveaux arrivés n'ont pas essayé d'adopter un système à l'ensemble du pays. Ils ont simplement polarisé leurs activités, ils ont examiné les grands marchés et ils s'y sont taillé une place. Une très grande partie de l'efficacité générée vient du fait qu'ils ont établi un réseau en étoile, ou un *hub*, comme ils disent, où finalement il existe un un point central d'où tout part. Ils essayent justement d'exploiter un marché en se définissant une niche. Donc, par rapport à cette concentration, ils ne vont pas répondre à un marché, mais plutôt se créer une place dans un marché et, avec un personnel identique au nôtre, ils sont capables de faire la manutention d'un plus grand nombre de vols.

[*Traduction*]

the better for them! Salaries and fringe benefits may account for 20% of their total costs, whereas they represented 36.1% of yours in 1982. I believe that you also said, Mr. Jeanniot, that it may be 37% or 38% next year. You also said that salaries and fringe benefits represented about 30% of Traditional Airlines' costs.

Now for my question. First of all, how do you explain that your salaries and fringe benefits are higher than those of comparable carriers? Secondly, is it not true that if the percentage accounted for by salaries and fringe benefits were reduced, the natural result would be a reduction in air fares or, if the fares stayed the same, an incredible increase in your profits? Obviously, it would be much easier for new carriers to reduce them than it would be for you.

Mr. Jeanniot: On a point of clarification, first, if you do not mind, Mr. Chairman.

The cost percentage for Air Canada personnel is comparable and not superior to that of *American Airlines Inc.*, *Delta Airlines Inc.* or other companies. It is something like 37% or 38% in both cases.

Mr. Deniger: Did I misunderstand you when I heard you say *Traditional Airlines Inc.: 30%*?

Mr. Jeanniot: No, I meant 37%.

Mr. Deniger: But you did say 30%, did you not?

Mr. Jeanniot: I am sorry if I said 30%, but I meant 37%, a comparable amount.

As for the wage scale it is generally a little lower than it is in the States. So I do not think there is any evidence of abuse there.

As for the number of people and salaries in the States, the new arrivals of course benefited from the fact that there was a lot of unemployment attributable to the recession and they managed to rapidly get qualified labour at a lower cost while offering some benefits that other companies would really like to have, on the other hand. It is quite clear that many employees would like to have the possibility of sharing in the company's profits.

But it must also be noted that these new arrivals did not try to establish a network criss-crossing the whole country. They simply polarized their activities, they examined the bigger markets and they got themselves in there. A major part of their efficiency stems from the fact that they established a star-like network, a *hub* as they call it where finally you have a central point where everything eventually winds up. They are trying to deal with this market by carving out their own territory there. So, with that kind of concentration, they are not going to be answering the needs of a market but they are rather going to carve a place for themselves and with staff identical to ours they can handle a greater number of flights.

[*Text*]

Notre société est dotée d'un effectif minimum à Val d'Or, Moncton ou ailleurs, mais avec ce même nombre de personnes, nous pourrions répondre à deux fois plus de vols, les trois quarts du temps, sans avoir à ajouter une personne. Pour l'exploitation d'une station, il existe une masse critique—et le Canada est un pays très vaste et très peu peuplé—où finalement, même si on a une liaison ou deux par jour, il faut un minimum d'employés en un lieu donné. S'il y avait plus de vols, cela augmenterait notre productivité, évidemment.

Nous sommes donc assujettis à des conditions atmosphériques, démographiques ou héritées de l'expansion du réseau d'Air Canada et du rôle particulier qu'il joue à l'heure actuelle, ce qui pose certaines exigences.

Il serait donc impensable de pouvoir atteindre très rapidement le même niveau de productivité que ces gens, même si nous pouvions dire à nos employés qu'à partir d'aujourd'hui, ils ne sont plus syndiqués et qu'ils sont tous partenaires. Il faudrait tout de même répondre au problème des plus petites stations. Comment va-t-on les desservir et comment arrivera-t-on à ce genre de concentration?

Dans le contexte canadien, il y a une partie de la productivité qu'il serait très difficile d'atteindre. Il y a une autre partie, évidemment, qui dépend de la base des salaires et de de la productivité et, comme vous l'avez bien dit, une autre partie qui dépend du coût de l'équipement.

Mais, en fin de compte, une grande compagnie nationale peut-elle survivre avec uniquement de l'équipement usagé? On n'achète pas la productivité de l'avenir sans faire cet investissement. Il est bien évident qu'un S-67 coûte drôlement cher par rapport à un S-27 ou à un S-37 usagé. Par contre, on apporte ainsi une nouvelle technologie qui va améliorer le confort et la sécurité aérienne et la productivité dans l'avenir.

M. Deniger: Personnellement, j'ai toujours cru que les forces du marché devraient déterminer le tarif et que la Commission canadienne des transports ne devrait plus avoir le pouvoir—c'est au Parlement de le décider évidemment—de limiter le nombre de transporteurs aériens pour quelque route donnée que ce soit.

S'il y avait une véritable concurrence et si justement les compagnies n'avaient pas de corridors protégés, comme c'est le cas, ni le loisir d'en imposer le coût à leurs passagers, je pense que les tarifs s'en trouveraient réduits.

Mais, monsieur Jeanniot, je voudrais aujourd'hui vous parler davantage de votre expansion sur la scène internationale.

• 1110

Dans le rapport annuel de 1982, vous faites état d'un accord bilatéral entre le Canada et l'Inde qui m'avait vraiment intéressé. D'ailleurs, j'avais posé des questions à ce sujet l'an dernier.

Hier, le journal *The Gazette* publiait un reportage sur votre expansion en Asie. J'aimerais savoir exactement quand cette expansion en Asie, à Singapour surtout, a eu lieu et quelle incidence elle aura sur l'entente qui existe présentement entre le Canada et l'Inde, Air Canada et *Air India*.

[*Translation*]

Our company has minimum staff in Val d'Or, Moncton or elsewhere but even with that number of people, we could handle twice as many flights, three-quarters at the time, without having to add another person. To work a station there is a critical mass, and Canada is a very big country with a low population, where finally even if you had one or two flights a day you still need a certain number of employees at each point. If there were more flights that would increase our productivity, of course.

So we are subject to climatological conditions, demographic ones or others inherited through the expansion of Air Canada's network and the particular role this company plays at the present time and which does impose certain constraints.

It would therefore be unthinkable that we might very rapidly attain the same level of productivity as those people even if we could tell our employees that from this day on they are no longer unionized, that they are all partners in the business. We would still have to answer the question of the smaller stations. How are we going to serve them and how are we going to attain that kind of concentration?

In the Canadian context, part of that productivity would be very hard to attain indeed. There is another part of it, of course, that depends on the salary base and on productivity and, as you said, another part which depends on the cost of the equipment.

But, finally, can a big national company survive only with used equipment? You do not buy tomorrow's productivity without investing. It is quite evident that an S-67 costs a heck of a lot more compared to an S-27 or a used S-37. On the other hand, you are also getting new technology which will improve the comfort and air security and also productivity in the future.

Mr. Deniger: Personally, I have always believed that the market should determine the rate and that the CTC should no longer have the power, of course it is up to Parliament to decide that, to limit the number of air carriers on any given route.

If there was real competition and if the companies did not have protected corridors, as is now the case, nor the opportunity of imposing the cost to the passengers, I believe that the rates would be lower.

However, Mr. Jeanniot, today I would like to direct my questions to your development on the international scene.

In the 1982 Annual Report, you mention a bilateral agreement between Canada and India which had really interested me. Anyway, I did put questions to you on that last year.

Yesterday, *The Gazette*, the newspaper, had an article on your expansion in Asia. I would like to know exactly when this expansion in Asia, mainly to Singapore, took place and what incidence that will have on the agreement which presently exists between Canada and India, Air Canada and *Air India*?

[*Texte*]

M. Jeanniot: Nous sommes très heureux que la négociation entre Singapour et le Canada se soit déroulée si rapidement et ait abouti à la possibilité de se servir de Singapour.

Nous avions, dans notre plan de trois ans en fait, pensé que les pourparlers dureraient plus longtemps, et nous avions prévu, à ce moment-là, commencer à Singapour pour 1986. En ce moment, nous avons entrepris une étude très dynamique pour devancer cette date et je suis assez confiant que nous pourrons le faire au début de 1985. Nous examinons la possibilité de fin 1984, mais j'ai l'impression que c'est probablement un peu prématuré. Il y a encore pas mal de jalons à poser, de toutes sortes de points de vue: les accords commerciaux, les supports techniques, le prolongement des lignes et tout cela. Donc, nous espérons que ce sera pour le début de 1985.

Depuis déjà un certain temps, nous avons des droits en Inde, comme vous le souligniez, mais nous ne voulions pas exploiter cette ligne, indépendamment d'un autre point. Singapour nous permet maintenant de desservir aussi Bombay, et le tracé préliminaire que nous avions fait, soit deux vols par semaine, que nous avions dans notre plan d'ailleurs, sera réexaminé, ce qui pourrait peut-être monter ce chiffre à trois, mais il y aura au moins deux vols par semaine, Bombay-Singapour, en passant par Londres.

L'accord bilatéral avec l'Inde stipule que lorsque le Canada commencera le service, il y aura réouverture du dossier, de manière à y envisager Toronto. Nous en sommes conscients et, à ce moment-là, le nombre de personnes susceptibles d'être intéressées aux cinquièmes libertés serait à revoir. Pour l'instant, je pense qu'il s'agit de 200 par semaine, ce qui ne serait peut-être pas suffisant. Il y aura probablement réouverture de l'accord avec l'Inde.

M. Deniger: Prévoyez-vous que les passagers qui iraient, disons, de Montréal à Singapour pourraient,—évidemment la première étape serait Londres—mais pourraient y rester pendant trois ou quatre jours et ensuite prendre l'avion Air Canada, quitter l'avion quelques jours et revenir, ce qu'*Air India* ne peut faire présentement? Il ne peut laisser ses passagers à Londres ou à Francfort, je ne suis pas certain de la ville.

M. Jeanniot: Absolument. Ce n'est pas seulement une fonction du Canada; à ce moment-là, ce sont des droits de cinquième liberté accordés par le Royaume-Uni, qui permettent d'embarquer à Londres pour l'Inde.

M. Deniger: Au cours des années passées, vous avez eu certaines difficultés avec l'Allemagne. Je me rappelle, l'été dernier ou l'été précédent, la situation était assez grave, et il y a eu des annulations de dernière minute. Pourriez-vous, et ce sera ma dernière question, monsieur le président, nous brosser un tableau des accords bilatéraux présentement en suspens ou en voie de négociation, en faisant état de ceux qui se portent moins bien?

M. Jeanniot: Le cas de l'Allemagne a été réglé, mais ces difficultés ont sûrement ajouté un élément de pression au beau milieu de la discussion bilatérale.

[*Traduction*]

Mr. Jeanniot: We are quite happy that the negotiation between Singapore and Canada went so rapidly and concluded with the possibility of using Singapore.

In our three-year plan we had in fact anticipated that the talks would last far longer than that and, at that time, we were anticipating using Singapore for 1986. Presently, we have undertaken a very dynamic study to get underway before that date and I am rather confident that we will be able to get going early in 1985. We are looking to the end of 1984, but I do get the impression it might be probably premature. There are still a few things to do at all kinds of levels: the commercial agreements, technical support, extension of lines and all that. So we do hope it will be for early 1985.

For a certain period now, we have had rights for India as you were pointing out but we did not want to work this line independently if from another point. Singapore now allows us to also serve Bombay and the preliminary route we drew up, with two flights per week, which was part of our plan anyway, will be re-examined which might bring this figure up to three but there will be at least two flights per week, Bombay-Singapore through London.

The bilateral agreement with India specifies that when Canada starts ensuring this service, the whole question will be re-opened and Toronto will be examined. We are conscious of that and at that point, the number of people who might be interested in the fifth freedom should be reconsidered. For the time being, I think it is something like 200 per week and that would perhaps not be sufficient. The agreement with India will probably be re-opened.

Mr. Deniger: Do you think that the passengers who would be going, say, from Montreal to Singapore could, of course the first stage would be London, but could they stay three or four days and then take the Air Canada flight, get off the flight for a few days and then come back which *Air India* cannot do presently? They cannot leave passengers in London or in Frankfurt, I am not sure which of those two cities.

Mr. Jeanniot: Absolutely. It is not only a function of Canada; at that point, these are the rights of fifth freedom granted by the United Kingdom which allow to get on in London for India.

Mr. Deniger: During the past years, you have had some problems with Germany. I remember I think it was last summer or the summer before, the situation was rather serious and there were last minute cancellations. Could you, and this will be my last question, Mr. Chairman, give us a summary of the bilateral agreements presently suspended or being negotiated and giving us an idea of those where things are not going so smoothly?

Mr. Jeanniot: The Germany case was settled, but those problems certainly added an element of pressure right in the middle of the bilateral discussion.

[*Text*]

Je pense que l'accord avec l'Allemagne s'est très bien résolu et, d'ailleurs, nous aurons, dès l'été prochain, des vols à destination de trois villes: Munich, Düsseldorf et Francfort. Nous exploiterons aussi des cinquièmes libertés, l'été prochain, entre l'Allemagne et le Royaume-Uni et entre la France et l'Allemagne, ce qui permettra aux voyageurs canadiens de continuer avec Air Canada, pour certains voyages en Europe. Je pense que c'est très heureux.

Quant aux accords bilatéraux qui existent à l'heure actuelle, il y a évidemment le fameux accord avec les États-Unis qui dure depuis plusieurs années déjà et sur lequel nous ne nous entendons pas tellement. C'est peut-être le plus spectaculaire et celui qui nous donne le plus de difficulté parce que, de temps à autre, quelques menaces en provenance des États-Unis laissent entendre que les vols nolisés seront annulés ou nous refusent des augmentations tarifaires, comme cela s'est produit récemment. Je crois que cela reviendra sur le tapis, au cours des prochains mois, car il devrait y avoir d'autres discussions.

• 1115

Quant aux autres accords bilatéraux qui nous intéressent plus particulièrement, il y a évidemment la Thaïlande qui ferait partie de notre expansion dans le Sud-Est asiatique. Nous savons que la Thaïlande a marqué un certain intérêt. D'ailleurs, j'ai entendu dire que le chef d'État de la Thaïlande devait venir au Canada au mois d'avril et qu'il serait peut-être question de la liaison Canada-Thaïlande à ce moment-là. Nous serions très heureux d'obtenir ce point-là, parce que cela compléterait notre développement dans le Sud-Est asiatique. Cela nous permettrait de faire un réseau très viable de ce côté-là, à partir de Francfort ou de Londres, Bombay, Bangkok et Singapour.

M. Deniger: Merci. Ce sera très bon pour vos directeurs.

The Chairman: Thank you, Mr. Deniger.

Just before I call on Mr. Forrestall, I would like to advise the committee that I still have four people on the first round, I have three people who have indicated they want to ask questions on the second round, and it would be my intention to adjourn at 12.30 p.m., both in fairness to members and to our witnesses. I remind members that we will have the opportunity, in the not very distant future, to have Air Canada back on the 1983 report. I have been giving members a fair amount of latitude in time, but I am going to ask members in future to stick to the 15 minutes, as Mr. Deniger did very well.

Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Thank you, Mr. Chairman. I would like to discuss with the witnesses two or three different areas. First, there is the question of the existing labour contracts that expire this year and the government's decision to counsel or direct you to hold increases to 4%. If that is the case, is it the intention of Air Canada, in fact, to accept that advice and direction and restrict negotiations?

[*Translation*]

I think that the agreement with Germany was settled rather well and next summer we will have flights to three cities: Munich, Dusseldorf and Frankfurt. We will also be using the fifth freedoms, next summer, between Germany and the United Kingdom and France and Germany which will allow Canadian passengers to continue on with Air Canada for some trips in Europe. I think it is a very good thing.

As for present bilateral agreements, there is of course the famous agreement with the United States which has been going on for several years now and on which we do not really agree. It is perhaps the most spectacular and the one that gives us the most problems because, from time to time, some threats coming from the United States lead us to believe that charters will be cancelled or we are refused certain rate increases as happened recently. I think that will be back on the table during the next few months because there should be other discussions.

As for the other bilateral agreements that we are interested in more particularly, there is of course Thailand which would be part of our expansion in Southeast Asia. We know that Thailand has indicated its interest. I have heard that the Thailand head of state was to come to Canada in April and perhaps, at that time, there will be talk of the Canada-Thailand connection. We would certainly be happy to gain on that point because that would complete our development in Southeast Asia. It would allow us to have a very viable network on that side from Frankfurt or London, Bombay, Bangkok and Singapore.

Mr. Deniger: Thank you. That will be very good for your directors.

Le président: Merci, monsieur Deniger.

Avant de céder la parole à M. Forrestall, j'aimerais avertir le Comité de ce qu'il me reste encore quatre noms sur ma liste pour le premier tour, qu'il y a trois personnes qui veulent poser des questions au deuxième tour et j'entends lever la séance à 12h30 en toute équité et pour les députés et pour nos témoins. Je tiens à rappeler aux députés que nous aurons l'occasion, et ce ne sera pas tellement long, de voir Air Canada devant nous encore une fois pour le rapport de 1983. Jusqu'ici, j'ai accordé une certaine latitude aux membres quant au temps pour poser les questions, mais je vais demander aux députés de bien vouloir s'en tenir à 15 minutes dorénavant comme l'a si bien fait M. Deniger.

Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Merci, monsieur le président. Il y a deux ou trois domaines dont j'aimerais parler avec les témoins. D'abord, il y a la question du contrat de travail actuel qui expire cette année et la décision du gouvernement de vous conseiller ou de vous obliger à vous en tenir à des augmentations de 4 p. 100. Si tel est le cas, est-ce l'intention d'Air Canada, en vérité, d'accepter ces conseils et obligations pour restreindre les négociations?

[*Texte*]

Mr. C. Taylor: Mr. Forrestall, we have three contracts coming up in 1984—with the Canadian Air Line Pilots' Association, the Canadian Air Line Flight Attendants' Association, and the Canadian Air Line Employees' Association. We will certainly be governed by whatever guidelines there are, in fact we may try even to improve on them, if we can.

Mr. Forrestall: We have been told that you will, in fact, try to improve the negotiation process on 4%. Lots of luck to you, sir. I hope you can achieve that.

I gather from your tone and attitude, then, that the 4% would cover a complete package, not just wages but other benefits as well. Will you try to work within that guideline?

Mr. C. Taylor: Very definitely; any guidelines we have ever worked within that have been established include the complete compensation benefits package.

Mr. Forrestall: I asked the question because we are aware of your practice of paying bonuses, or extra allowances. What I suppose I am getting at is whether you will use that route to augment a 4% ceiling, in the event you have some trouble with the four that are coming up in September, I guess it is—later on this summer—and your final one in March, 1985. Will you go that route?

Mr. C. Taylor: Mr. Forrestall, in the ones that I am referring to, the collective agreements, of course, have no bonuses within the structure of those agreements at all.

Mr. Forrestall: So that is still within your management tiers, that level; it is not a tool you will use with respect to the 4% guideline laid down by government.

Mr. C. Taylor: Perhaps I could expand, because I understood your first question to relate strictly to the contracts. If you are talking about the management structures, in fact we have been tighter in terms of our position on the management structures than we have been on the unions over the past two years. We have had deferrals in the management structure, which have meant that the net increase has been substantially less than the union contract.

Mr. Forrestall: Could I move, Mr. Chairman, to another area that interested me and gave some concern, and I am not aware of whether the president has responded to it publicly or not. It was the suggestion by the Minister that airlines should give free seats to attendants accompanying invalid passengers.

• 1120

I am sure you are aware of the suggestion. What has been your reaction to that suggestion?

Mr. C. Taylor: Mr. Forrestall, that is an issue that has been and is currently under discussion between the entire industry, through the Air Transport Association of Canada, and the

[*Traduction*]

M. C. Taylor: Monsieur Forrestall, nous avons trois contrats à négocier en 1984: l'Association canadienne des pilotes de lignes aériennes, l'Association du personnel navigant des lignes aériennes canadiennes et l'Association canadienne des employés du transport aérien. Nous nous conformerons certainement aux directives imposées et essaierons de les améliorer, si c'est possible.

M. Forrestall: On nous a dit que vous essaierez d'améliorer les négociations par rapport au 4 p. 100. Bonne chance, vraiment, monsieur. J'espère que vous pourrez atteindre vos objectifs.

D'après votre ton ou votre attitude, alors, ce 4 p. 100, c'est l'augmentation globale, pas seulement les salaires, mais cela comprend aussi les autres avantages sociaux. Vous essaierez de vous en tenir à cette directive?

M. C. Taylor: Absolument; toute directive qu'on nous a par ailleurs imposée précisait justement que c'était l'augmentation globale, salaires et avantages.

M. Forrestall: J'ai posé cette question parce que nous savons fort bien que vous versez des bonis ou des primes. Là où je veux en venir, je crois bien, c'est que j'aimerais savoir si vous allez vous servir de cette coutume pour passer outre au plafond de 4 p. 100 si jamais ce 4 p. 100 devait vous causer des problèmes en septembre, me semble-t-il . . . un peu plus tard cet été . . . et votre dernière négociation, c'est en mars 1985. Est-ce là ce que vous allez faire?

M. C. Taylor: Monsieur Forrestall, pour ce qui est des contrats dont je parle, des conventions collectives, on ne verse pas de primes en vertu de ces accords.

M. Forrestall: Donc, cela se trouve toujours au niveau de l'administration; ce n'est pas un des outils dont vous vous servirez pour ce qui est de ce plafond de 4 p. 100 imposé par le gouvernement.

M. C. Taylor: Peut-être pourriez-vous me permettre d'expliciter un peu car j'ai cru comprendre que votre première question se rapportait strictement aux contrats. S'il s'agit des niveaux d'administration, nous avons joué encore plus serré avec les gestionnaires qu'avec les syndicats depuis les deux dernières années. Il y a même eu des remises à plus tard au sein de l'administration, ce qui signifie que l'augmentation nette a été de beaucoup inférieure à ce que nous avons accordé en vertu des conventions collectives.

M. Forrestall: Monsieur le président, j'aimerais passer à un autre domaine qui m'intéresse et qui me préoccupe et je ne sais pas si le président a déjà répondu à cette question publiquement ou non. Le ministre a proposé que les lignes aériennes devraient donner des sièges gratuits à ceux qui accompagnent les passagers invalides.

Je suis sûr que vous connaissez cette proposition. Quelle est votre réaction?

M. C. Taylor: Monsieur Forrestall, c'est là une question qui a fait, et qui fait encore, l'objet de nombreux pourparlers entre toute l'industrie, par l'intermédiaire de la *Air Transport*

[*Text*]

Minister. The studies the Minister has established with outside consultants in terms of the carriage of handicapped people—in terms of attendants with handicapped people, in terms of setting up the structures of how to define them . . . and we are co-operating and working with the industry and with the various studies the Minister has in place with respect to the issue of the carriage of the attendants for handicapped people.

Mr. Forrestall: Where did the suggestion come from? Did it come from the industry; did it come from government; or did it come from the concerned social groups?

Mr. C. Taylor: A concern has been expressed, of course, over the past number of years by the various concerned social groups involved—and there are a number of them—and this has evolved both with the Air Transport Association of Canada and with the Ministry of Transport over the past couple of years. It was only within the last year, I guess, and perhaps within the last six months or so, that the ministry have set up the various consultative studies to examine the project.

Mr. Forrestall: If the proposal was implemented, how would Air Canada—at this early stage, granted—see the costs being absorbed? Can you in fact absorb it and pass it on to other paying passengers?

Mr. C. Taylor: I guess that two or three ways have been discussed. One is to approach it from the standpoint of should there be in fact a reduced fare for the attendants or a zero fare. That is one of the issues that is being discussed because any time you make it a zero fare there is likely to be more abuse to it. If at least some fare is paid for the attendant, then it is easier to administer it.

There is the question of definition. Who is entitled to the fare?

All of these things have to be resolved within the industry. Certainly, if it is either a reduced fare or a zero fare, there are two ways that can be handled; either it is compensated to the industry out of general revenues, I suppose, of some social affairs budget, or the industry absorbs it and in fact spreads that cost over all the other people who travel.

Mr. Forrestall: The suggestion is that there might be as many as a million Canadians who would qualify. While Air Canada and CP Air and some of the larger domestic carriers could, one way or another, absorb this, the Minister did in his comments use the phrase "large and small airlines". If the industry had to absorb the cost, it obviously would reflect in higher fares. That gives rise to a concern that the Minister might be on the one hand seeming to impose new costs that are additional and on the other hand virtually directing you to find a way to lower your fares, and I just have difficulty making the two square.

If you had to absorb it yourself, it would in fact have the effect of raising air fares—or are the number of empty seats in general enough to absorb it? As you say yourself, once a plane is at the end of the runway the seat is not worth a tinker's damn to you. Would we be in effect simply utilizing existing

[*Translation*]

Association of Canada, et le ministre. Les études que le ministre a mises sur pied avec des experts-conseils de l'extérieur pour ce qui est du transport des handicapés . . . pour ce qui est de gens qui accompagnent les handicapés; le genre de structure qu'il faudrait mettre sur pied et ainsi de suite . . . nous coopérons et collaborons avec l'industrie et les divers groupes d'étude que le ministre a créés pour ce qui est de la question du transport des gens qui accompagnent les handicapés.

M. Forrestall: D'où est venue cette proposition? Est-elle venue de l'industrie elle-même? Du gouvernement? D'associations de citoyens?

M. C. Taylor: Evidemment, depuis les quelques dernières années, toutes sortes de regroupements sociaux, et il y en a de nombreux, se sont préoccupés de la question et le tout suit son cours chez la *Air Transport Association of Canada* et auprès du ministère des Transports depuis quelques années. C'est seulement depuis un an, environ, ou peut-être même depuis les six derniers mois que le ministère a mis sur pied divers comités consultatifs pour étudier le projet.

M. Forrestall: Si la proposition devait être acceptée, comment Air Canada, et il est un peu tôt, j'en conviens, songerait-il à en défrayer les coûts? Pouvez-vous, à vrai dire, absorber ces coûts pour les faire payer à d'autres passagers?

M. C. Taylor: Je crois qu'on a déjà envisagé deux ou trois solutions. On pourrait tout d'abord prétendre que la personne accompagnant l'invalide ne devrait payer qu'une partie du billet ou rien du tout. C'est une des solutions envisagées car si on ramenait le prix du billet à 0, il pourrait y avoir des abus. Si on paie au moins une partie du billet pour la personne qui accompagne, alors c'est plus facile à administrer.

Ensuite il y a la question de la définition. Qui a droit à ce prix de faveur?

Côté industrie, on s'entend sur le tout. S'il s'agit d'un billet à prix réduit ou à 0, il y a deux façons d'envisager la chose: soit que l'industrie se rembourse en puisant à même ses revenus généraux, j'imagine, peut-être en prévoyant un budget des affaires sociales, soit que l'industrie en fasse les frais et que le coût en soit réparti sur tous les voyageurs, universellement.

M. Forrestall: On nous a dit qu'il y a peut-être un million de Canadiens qui seraient admissibles à ce genre de programme. Tandis qu'Air Canada, CP Air et certains des autres gros transporteurs pourraient, d'une façon ou d'une autre, en absorber le coût, le ministre s'est bien servi de l'expression «lignes aériennes, grandes et petites». Si l'industrie doit absorber ces frais, il est évident que les tarifs en seront augmentés d'autant. Donc, d'une part le ministre semble imposer des frais additionnels tout en vous imposant, d'autre part, de diminuer vos tarifs et je ne vois vraiment pas comment on pourrait résoudre cette quadrature du cercle.

Si vous deviez absorber les frais vous-mêmes, il faudrait, en vérité, augmenter les tarifs . . . Ou est-ce que le nombre de sièges vides, en général, vous permettrait de vous en tirer? Comme vous le dites vous-même, quand l'avion est en bout de piste, prêt à décoller, le siège vide ne vous est d'aucune utilité. Est-ce que cela ne reviendrait pas tout simplement à remplir

[*Texte*]

empty seats and hence not incurring an extra burden on the fare structure?

Mr. C. Taylor: From the standpoint of the economics of the airlines, Mr. Forrestall, I think we come at it from a different angle. You can always suggest that there are empty seats and therefore somebody should not pay any fare. Many of these people are travelling now and are travelling at double fares if they are carrying an additional attendant.

• 1125

So what it would mean would be less revenue for the airlines than what they are currently getting. If there is less revenue than what we are currently getting, then it would have to be compensated for as part of our cost in the next round of establishing what the fare level should be.

Mr. Forrestall: I wish you luck with it; it is a worthwhile social adventure, and I hope some way can be worked out to make travel for handicapped people more accessible, certainly in terms of cost.

Mr. C. Taylor: I would just like to add there that the industry is very sensitive to the project, Mr. Forrestall, and we realize to some extent we have some responsibility.

Mr. Forrestall: I appreciate that comment, and I am sure those concerned would too.

May I ask just a final closing question? I am sorry Mr. Harquail is not here. How many people have died as a result of smoking in airplanes in your memory, sir, here in Canada?

Mr. C. Taylor: I cannot quote a number, but it is very, very small.

Mr. Forrestall: If any.

Mr. C. Taylor: If any.

Mr. Forrestall: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Forrestall.

Mr. Ostiguy.

M. Ostiguy: Merci, monsieur le président.

Je voudrais revenir à une question soulevée tout à l'heure par mon collègue, M. Harquail. Il s'agit des sections de fumeurs et de non-fumeurs à bord des avions. Je voudrais protester parce que je suis un fumeur, et vous aussi d'ailleurs, monsieur le président. J'espère que le président d'Air Canada ne songe pas à interdire de fumer à bord des avions. Je pense qu'il serait totalement utopique de penser qu'un jour, on pourra dire aux gens: Écoutez, vous n'avez plus le droit de fumer à bord d'un avion. Les droits et libertés . . . Je respecte les non-fumeurs, bien sûr, j'ai beaucoup d'admiration pour eux, mais il faudrait aussi que les non-fumeurs respectent les fumeurs.

[*Traduction*]

ces sièges vides sans pour autant devoir imposer des frais additionnels au niveau des tarifs?

M. C. Taylor: Pour ce qui est de l'économie des lignes aériennes, monsieur Forrestall, je crois que nous abordons la question à partir de deux principes différents. Vous pourrez toujours prétendre qu'il y a beaucoup de sièges vides et que, par voie de conséquence, quelqu'un devrait toujours pouvoir voyager à titre gracieux. Beaucoup de ces gens voyagent déjà et paient double prix s'ils doivent se faire accompagner. Donc, les lignes aériennes en tireraient moins de revenus que ce n'est le cas à l'heure actuelle.

Le résultat serait donc des revenus moins importants qu'à l'heure actuelle pour les compagnies aériennes. Si nos revenus devaient diminuer, il faudrait que nous trouvions le moyen de compenser ce manque à gagner au moment d'établir les tarifs la fois suivante.

M. Forrestall: Je vous souhaite bonne chance; c'est un projet social très valable et j'espère que vous réussirez à rendre les déplacements en avion plus raisonnables du point de vue coût pour les personnes handicapées.

M. C. Taylor: J'aimerais simplement ajouter que notre secteur est très sensible à la nécessité de lancer ce genre de projet, monsieur Forrestall, et nous savons que nous en sommes responsables jusqu'à un certain point.

M. Forrestall: J'apprécie beaucoup cette observation et je suis sûr que les intéressés l'apprécieront autant.

Je voudrais vous poser une dernière question, si vous me le permettez. C'est dommage que M. Harquail ne soit pas présent. J'aimerais savoir combien de personnes sont mortes du fait qu'on permet la cigarette dans les avions. Auriez-vous un chiffre en tête pour le Canada?

M. C. Taylor: Je ne peux pas vous donner un chiffre précis, mais je sais que c'est un nombre infime.

M. Forrestall: S'il en est.

M. C. Taylor: Oui, justement.

M. Forrestall: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Forrestall.

Monsieur Ostiguy.

Mr. Ostiguy: Thank you, Mr. Chairman.

I would like to go back to a question raised earlier by my colleague, Mr. Harquail. It has to do with smoking and non-smoking sections on airplanes. I would like to register a protest because I happen to be a smoker, as you yourself are, Mr. Chairman. I do hope the president of Air Canada is not considering forbidding people to smoke on airplanes. I think it is completely unrealistic to think that one day we could say to people: Listen, you can no longer smoke on a plane. What is at stake are our rights and freedoms . . . Of course I respect non-smokers, and I admire them a great deal, but I think that non-smokers must also respect smokers' rights.

[*Text*]

Nous sommes dans les années 80 et, comme l'a expliqué un peu tout à l'heure M. Taylor, avec la technique moderne, on peut fumer sans danger à bord d'un avion. De toute façon, je pense bien qu'il y a des mesures de sécurité qui peuvent être prises pour éliminer tout danger de feu ou d'incendie. Empêcher les pilotes de fumer dans le cockpit à bord d'un avion serait aussi brimer les droits et libertés des individus, me semble-t-il.

Monsieur Taylor, j'espère qu'Air Canada ne prendra pas des mesures radicales pour empêcher les gens de fumer à bord des avions.

Dans votre rapport de 1982, vous nous dites qu'au cours de l'année 1982, dans le cadre d'un projet ou d'un programme que vous avez mis de l'avant pour la première fois, vos employés ont fait 327 suggestions à la Société Air Canada, ce qui vous a permis de faire une économie de quelque 860,000 dollars, soit près d'un million de dollars. Je pense que c'est un très bon programme, et je félicite les employés d'Air Canada d'avoir fait des suggestions. Est-ce que ce programme a été maintenu en 1983? Est-ce qu'on vous fait encore de bonnes suggestions? Tentez-vous d'augmenter encore la participation des employés en vue d'améliorer les services aux passagers? So yes, the program is constantly being accelerated within the corporation. I guess it was in 1983, so I am getting into the report we will be making to you in another few weeks; but our program won an international award in 1983 for improvement in productivity stemming from employee suggestions. So yes, it is a very active program and it is one of which we are very proud.

• 1130

M. Ostiguy: Les suggestions employées par le personnel, sans vouloir entrer dans les détails, étaient-elles d'ordre général: la sécurité, le service aux passagers, que sais-je? Auriez-vous quelques petits exemples à l'esprit que vous pourriez communiquer aux membres de la Commission?

Mr. C. Taylor: Just to give you a bit of a summary of 1982's results, 327 suggestions were adopted of which there was a pay-out, and the savings were something in the order of $860,000 as a result of those suggestions. They range everywhere from suggestions coming out of our shops as to new processes in which shop work is done, suggestions from our accounting department as to how to get greater discounts on the payment of our bills, suggestions from our flight operations group in terms of saving fuel. In other words, it is the complete range of the company from the straight operating side to the administrative side, to the functional side or the people at ticket counters. So it is a very broadly based program. I suppose the majority of the suggestions would relate probably to the shop maintenance area, because that is where there are more functional design problems to which employees can contribute.

M. Ostiguy: Le dossier relatif à la sécurité de la société Air Canada est bon, mais les quelques petits accidents qui ont eu lieu depuis un an ou deux, comme celui de Cincinnati, ont, j'imagine, sûrement suscité des suggestions de la part des

[*Translation*]

We are living in the 1980s and, as Mr. Taylor explained a little earlier, with modern technology, it is possible to smoke on an airplane without potential risk. In any case, I do think that certain security measures can be taken to eliminate any risk of fire. But it seems to me that preventing pilots from smoking in the cockpit of a plane would also be setting aside their rights and freedoms.

Mr. Taylor, I hope that Air Canada does not intend to take any radical steps to prevent people from smoking on airplanes.

In your 1982 annual report, it is stated that under a project or program you put forward for the first time in 1982, your employees made 327 suggestions to Air Canada, making it possible for the company to save some 860,000$, which is close to half a million. It sounds to me like a very good program, and I would like to congratulate Air Canada employees for having made such useful suggestions. Was this program continued in 1983? Are you still receiving good suggestions? Are you trying to improve employee participation with a view to providing better services to passengers? La réponse à votre question est oui, la société continue d'accélérer le programme. En 1983, je crois—il s'agit donc, de renseignements que nous allons vous soumettre dans un rapport d'ici quelques semaines—notre programme a reçu un prix international pour souligner l'amélioration de la productivité découlant des suggestions faites par les employés. Il s'agit donc d'un programme très actif dont nous sommes très fiers.

Mr. Ostiguy: Without going into unnecessary detail, were the suggestions used by personnel of a general nature, in other words, related to security, passenger service and what have you? Do you have a couple of examples in mind that you could perhaps describe to members of the committee?

M. C. Taylor: Pour vous donner un petit résumé des résultats de 1982, 327 suggestions ont été adoptées qui nous ont permis d'économiser environ 860,000$. Ces suggestions couvrent bien des domaines, y compris la proposition de nouveaux procédés à employer dans nos ateliers et des suggestions provenant de notre service de comptabilité pour nous permettre de faire de meilleures économies en réglant nos comptes, ainsi que des suggestions qui nous ont été faites par notre groupe d'opération aérienne concernant l'économie de carburant. Autrement dit, ces suggestions couvrent toutes les activités de la compagnie depuis les opérations, soit le côté fonctionnel, jusqu'aux activités administratives effectuées par ceux qui vendent les billets, par exemple. Il s'agit donc d'un programme très exhaustif. Je suppose que la majorité des suggestions concernait probablement les activités des ateliers d'entretien, car c'est là qu'il existe le plus grand nombre de problèmes d'ordre fonctionnel que les employés peuvent nous aider à régler.

Mr. Ostiguy: Air Canada has a good security record but the incidents that have occurred over the past year or two, like the Cincinnati accident, have no doubt led to suggestions from employees. We were told that the fire started in the bathroom,

[*Texte*]

employés. On nous dit que l'incendie aurait pris naissance dans une toilette, j'imagine donc que les employés qui travaillent avec les appareils ont sûrement formulé de très bonnes suggestions pour améliorer la qualité de la sécurité à bord des avions d'Air Canada.

Mr. C. Taylor: Yes, we get feedback constantly, and certainly, whenever there is an incident such as that, one of our prime sources of information is the crews on board the airplanes. In the same way, if there are incidents on the ground, one of our prime sources of information of improvement is the crews on the ground as well.

M. Ostiguy: Une dernière question, monsieur le président.

Tout à l'heure, M. Jeanniot, je pense, a dit que lorsqu'il y avait une baisse du tarif de 25 p. 100, vous deviez augmenter le nombre de passagers d'à peu près 33 p. 100.

J'ai eu l'occasion, moi aussi, comme d'autres, d'aller en Europe, par exemple, et je me souviens qu'un jour, au cours d'une envolée Montréal-Paris, nous étions à peu près une quarantaine de passagers à bord d'un *747*. Je me suis alors demandé s'il ne valait pas mieux baisser le tarif pour avoir un avion rempli à pleine capacité plutôt que de maintenir les tarifs plus élevés à certaines périodes de l'année et de faire promener dans les airs un *747* avec une quarantaine de passagers.

J'espère que cela n'arrive pas souvent. Il n'en est peut-être pas ainsi tous les jours, mais lorsque cela se produit, j'imagine qu'à ce moment-là, les envolées doivent sûrement représenter un déficit pour la société Air Canada. Je suis convaincu que vous y avez déjà pensé mais, ne vaut-il pas mieux pour vous, en tant que gestionnaire d'Air Canada, d'avoir des avions presque remplis à pleine capacité tout le temps, quitte à réduire les prix que d'avoir des avions à moitié remplis avec des tarifs plus élevés?

Mr. C. Taylor: There is no question, Mr. Ostiguy, that that is always a part of the equation about setting fares. I would hope we do not operate many airplanes across the Atlantic with 40 passengers on them. We do on occasion see that kind of load, but it might be interesting to see the return of that airplane. It may very well have been full on the return flight, so there is the balancing of the loads that we have to consider.

There is also a question of being in international markets particularly and also the high-density markets in Canada, where you want to maintain a consistent schedule. So there are days of the week when the loads may be low.

• 1135

But certainly, the whole concept of the promotional fares we have—the advanced-booking charter fares, the seat sale fares—are all designed to do exactly what you are suggesting; that is, when there are empty seats on an airplane and when we can predict that they will be there, either by the season of the year or the days of the week, that is when we file for the promotional fares in order to try to fill them up with new traffic. If the same number of people are going to travel, then

[*Traduction*]

in that case, and I imagine that employees must have had some excellent suggestions to make to improve security on Air Canada aircraft.

M. C. Taylor: Oui, nous nous efforçons constamment d'obtenir les réactions des employés et, bien entendu, lorsqu'un incident de ce genre se produit, notre principale source de renseignements est l'équipe qui a travaillé à bord de l'avion. De même, lorsqu'il y a des incidents au sol, l'une des principales sources de renseignements pour nous permettre d'améliorer les choses est l'équipe ou les équipes qui travaillent au sol.

Mr. Ostiguy: One last question, Mr. Chairman.

Earlier, Mr. Jeanniot, I believe, said that when rates are lowered by 25%, you have to increase the number of passengers by about 33%.

I, like many others, have had the opportunity to go to Europe, for instance, and I remember, in particular, a Montreal-Paris flight where there were only about 40 passengers on a 747. I wondered, at the time, whether it would not be better to lower rates and have the aircraft working at full capacity, rather than maintaining higher rates during certain periods of the year and have aircraft flying with only 40 passengers.

I certainly hope that this does not occur often. I am sure it does not happen every day, but when it does, I imagine that Air Canada must certainly lose money on such flights. I am sure you have already considered this, but would it not be better for you, as an Air Canada manager, to have practically full planes all the time, even if it meant reducing rates, rather than having half filled airplanes and maintaining very high rates?

M. C. Taylor: Il n'y a pas de doute, monsieur Ostiguy, que c'est l'un des problèmes qui nous confrontent au moment de fixer le tarif. J'espère qu'il n'y a pas beaucoup de vols transatlantiques avec 40 passagers seulement. De temps en temps, il nous arrive d'avoir des avions à moitié vides, mais dans votre cas, il aurait été intéressant de voir si l'avion était rempli au retour. Il est fort possible qu'il l'était pour le retour et il faut toujours tenir compte de cela.

Il y a aussi la question des marchés internationaux, en particulier, par rapport aux marchés à très fortes concentrations au Canada, où l'on veut maintenir un service régulier. Par conséquent, il y a des jours où les avions ne sont peut-être pas remplis.

Certes, tout le concept des tarifs de promotion que nous offrons—réservations des sièges aux tarifs des vols nolisés, par exemple, et tarifs spéciaux offerts pendant ce que l'on appelle en anglais les *seat sale*—vise à faire exactement ce que vous avez dit; c'est-à-dire que lorsqu'il y a des sièges inoccupés pour certains vols et que nous pouvons prévoir qu'ils le resteront, soit à cause de la saison ou des jours de la semaine des vols en question, nous demandons la possibilité d'offrir des tarifs de

[*Text*]

you must have a lot more people travelling because of the discount. But the hope with discount fares is that you will generate sufficient new traffic in order to make the tariff worth while.

So that is the whole theory behind the seat sales and the promotional fares.

M. Jeanniot: Puis-je me permettre d'ajouter un mot à l'intention de M. Ostiguy?

The Chairman: Mr. Jeanniot.

M. Jeanniot: Merci, monsieur le président. En effet, la responsabilité d'un transporteur régulier c'est de faire en sorte que le passager puisse se fier sur lui six mois ou un an à l'avance. Nous avons donc cette responsabilité de fonctionner, que le vol soit plein ou presque vide.

Quant à la question de baisse de prix, vous savez, la demande n'est pas élastique à l'infini et, dans la plupart de nos ventes de sièges, spectaculaires ou pas, à part quelques trajets très populaires, qui se vendent très rapidement, sur bon nombre de trajets, il y a un grand nombre de bons sièges disponibles. Vous pourriez continuer à baisser les prix, mais cela ne motiverait pas tellement plus les gens à voyager. Alors, il arrive un moment où la demande est effectivement saturée, ce qui constitue une autre limite au système.

M. Ostiguy: Tout à l'heure, au début des audiences, vous avez parlé du nombre d'appareils que vous exploitiez et, si ma mémoire est bonne, vous nous avez dit que vous aviez sept *747* et que vous vouliez en vendre deux ou quatre, je ne me souviens plus. Avez-vous l'intention, éventuellement, de vous départir des *747* et de les remplacer par des avions plus petits et plus modernes ou envisagez-vous de conserver ces appareils?

Comme deuxième volet à ma question, je voudrais connaître votre opinion sur la durée viable d'un avion. Vous parlez de remplacer régulièrement une partie de votre flotte pour ne pas avoir à le faire au cours de la même année, mais quelle est donc la durée viable ou rentable, si vous voulez, d'un avion?

M. Jeanniot: Sur le premier point, nous avons effectivement, à l'heure actuelle, deux *747* en surplus, et cela depuis déjà un certain temps. Nous avions loué ces appareils et ils nous sont revenus. Ils sont toujours en disponibilité.

Le problème de la capacité des *747* vient essentiellement de la non-croissance du marché, de la prolifération de la concurrence et de la fragmentation des marchés. Il y a une dizaine ou une quinzaine d'années, il y avait des portes d'entrée presque uniques. À une certaine époque, par exemple, tout le monde passait par Montréal—il y a déjà très longtemps—ou Toronto, pour aller en Europe en atterrissant à Londres ou à Paris, et des appareils de la grosseur du *747*, avec un taux de croissance de marché, pouvaient être remplis.

Au fur et à mesure que d'autres concurrents envahissent ces trajets et offrent une certaine capacité et que d'autres points s'ouvrent au Canada, c'est-à-dire que maintenant les gens de Vancouver veulent des vols directs pour Londres, sans passer par Toronto ou Montréal, ou à partir des provinces de

[*Translation*]

promotion pour remplir ces avions. Mais il faut, évidemment, avoir beaucoup plus de clients pour justifier les tarifs réduits. On espère toujours, en offrant des tarifs aussi réduits, que l'on obtiendra suffisamment de nouveaux clients pour que ce tarif soit rentable à la longue.

Voilà donc la théorie qui sous-tend les ventes spéciales et les tarifs de promotion.

Mr. Jeanniot: May I just add something for Mr. Ostiguy?

Le président: Monsieur Jeanniot.

Mr. Jeanniot: Thank you, Mr. Chairman. Indeed, the responsibility of a regular carrier is to be reliable as far as the passenger is concerned so that he can count on the carrier to provide service if he wants to make arrangements six months or a year in advance. So we do have this responsibility to operate, whether the flight is full or almost empty.

As far as lower prices are concerned, as you know, the demand for seats is not all that broadly based and in most of our seat sales, however spectacular—apart from the very popular routes which sell immediately—there are a lot of good seats available for many different routes. Even if you continued to lower the price of seats, it would not necessarily motivate people to travel more. There comes a point where the demand is completely saturated, which represents another limitation on the system.

Mr. Ostiguy: Earlier, at the beginning of the session, you mentioned the number of aircraft you use and, if my memory serves me well, you said you had seven 747s and that you wanted to sell either two or four of them. I cannot remember which it was. Is it your intention eventually to get rid of these 747s and replace them with smaller, more modern aircraft, or do you intend to continue to use them?

The second part of my question has to do with the lifetime of an aircraft. You say you regularly have to replace parts of your fleet in order not to have to replace everything in the same year; so what in fact is the lifetime of an aircraft?

Mr. Jeanniot: On your first point, we do indeed have two surplus 747s at the present time, and they have been surplus for some time now. We had leased these aircrafts but they have now been returned to us. They are still on standby.

The capacity problem posed by 747s is basically a result of lack of growth in the market, increased competition and the fragmentation of markets. Ten or fifteen years ago, there was a very limited number of entry points. At one time, for instance, everyone had to go through Montreal—this was a long time ago—or Toronto to fly to Europe, landing in London or Paris, and aircrafts as large as 747s, given the growth rate of the market, could consistently be filled.

As other competitors make use of these routes and provide service from different points in Canada—nowadays, for instance, people in Vancouver want direct flights to London, without going through Toronto or Montreal, or direct flights from the Atlantic provinces—the market becomes more and

[*Texte*]

l'Atlantique, le marché se trouve fragmenté et, finalement, il ne suffit plus à remplir tous ces avions.

Donc, depuis déjà un bon bout de temps, à la fin des années 70, on a vu que, pour les marchés de la taille du marché canadien, et pour les conditions canadiennes, le *747* était un appareil de plus en plus difficile à utiliser. En période de pointe, l'été, entre Toronto et Londres, et en période de pointe, l'hiver, entre Montréal et Miami, il y a des possibilités de remplir ces avions. Mais en d'autres périodes, comme vous le soulignez, on les voit souvent vides.

Donc, nous avons gravité vers un appareil beaucoup plus petit, et le *1011-500*, par exemple, est typique à cet égard. C'est un appareil qui peut servir aux vols nolisés; d'ailleurs, nous en avons quelques-uns en sièges économiques seulement qui servent aux vols nolisés.

Par contre, pour les trajets réguliers, ils sont difficiles, dans le contexte actuel, à utiliser.

La durée d'un appareil, pour répondre au deuxième volet de voitre question, est presque illimitée, en raison de nos méthodes d'entretien. Nous retrouvons encore aujourd'hui un certain nombre de *DC-3* dans le ciel qui sont toujours en excellent état. Cependant, les pièces de rechange sont difficiles à trouver.

• 1140

Ce qui rend finalement un appareil désuet, c'est premièrement sa perte de popularité auprès de la clientèle. Un nouvel appareil va avoir plus d'attrait, parce que la cabine sera plus large ou les sièges plus spacieux, etc. Deuxièmement, c'est son coût de fonctionnement. Pour chaque nouvelle génération d'appareils — le 767 est typique —, le coût d'investissement est peut-être très élevé au départ, mais le coût de fonctionnement est bien inférieur, que ce soit pour le carburant, l'entretien, ou l'intervalle entre les visites d'entretien. Donc, on effectue le remplacement en fonction de ces deux choses-là: le coût d'investissement additionnel va-t-il être compensé par une réduction du coût de fonctionnement, et qu'en pense la clientèle? Si on a des appareils désuets, les gens disent: On ne va pas chez vous parce que vous avez juste de vieilles affaires.

M. Ostiguy: J'imagine que dans l'aviation, c'est un peu comme dans l'automobile.

Le président: C'est votre dernière minute.

M. Ostiguy: Oui. Vous cherchez à avoir des appareils plus économiques. On sait que les fabricants d'automobile construisent des autos qui ont des moteurs plus économiques.

Monsieur le président, je termine mes remarques là-dessus. Je pense que vous devez me remercier parce que j'ai défendu les droits des fumeurs à bord des avions. Vous et moi sommes de très bons fumeurs. Merci.

Le président: Merci, monsieur Ostiguy.

Before I go to Mr. Gustafson, may I put a question to Mr. Taylor?

About your suggestion program by employees, you said you had them in once a year and you gave awards for the various

[*Traduction*]

more fragmented and the result is that we can no longer fill all our planes.

So, for some time now—I believe it was in the late 1970s—we have been aware of the fact that the 747 is an extremely difficult aircraft to use in Canada given the size of the market and various other factors related to that market. In peak periods, for instance, flights between Toronto and London in the summer or between Montreal and Miami in the winter, we can fill our large aircrafts. But at other times of the year, as you have pointed out yourself, they are often empty.

Accordingly, we have gravitated towards a much smaller aircraft, and the 1011-500, for instance, is typical of the type of plane which would be ideal. It is a plane which can be used for charter flights—indeed, we have some which offer economy class only for charter flights.

On the other hand, for regular routes, they are difficult to use given the current situation.

To answer the second part of your question, the lifetime of an aircraft is practically unlimited, because of the maintenance methods we use. We still use a number of DC-3s today which are in excellent condition. However, parts are difficult to find.

In the end, an aircraft really only becomes obsolete when it loses favour with the clientele. A new aircraft will always be more attractive, because the cabin is wider or the seats are more spacious, or what have you. The second factor to consider is the cost of its operation. For each new generation of aircraft—and the 767 is a typical example—although the initial investment is quite substantial, the operating cost is far lower, whether you are talking about fuel, maintenance or the interval between its periodic trips to the shop for maintenance. So, when we replace an aircraft, we base ourselves on two things: whether the additional investment will be balanced out by a reduction in operating and the attitudes of our clientele. If we have obsolete aircraft, people may decide they will not fly with our company because we only have old planes.

Mr. Ostiguy: I imagine it works the same way for airplanes as it does for cars.

The Chairman: You have one minute left.

Mr. Ostiguy: Yes. You are trying to use more economical aircraft. Automobile manufacturers are also trying to make cars with more economical engines.

Mr. Chairman, that completes my questioning. I think you should thank me because I defended the rights of smokers who travel by plane. You and I are both very good smokers. Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Ostiguy.

Avant de donner la parole à M. Gustafson, pourrais-je poser une question à M. Taylor?

En ce qui concerne votre programme de suggestions, vous avez dit que vous offriez ce programme chaque année et que

[*Text*]

categories of suggestions. Are those honorary awards, or do they have dollar signs attached to them?

Mr. C. Taylor: No, the suggestion program has dollar signs attached for the employee, based on the value of the suggestion that it is calculated it is worth to the company, and on a percentage basis. Once a year we bring the top suggestors in and give them plaques and other kinds of awards, to recognize the one who has submitted the most suggestions, the most valuable suggestion, and others.

The Chairman: Thank you, sir.

Mr. Gustafson.

Mr. Gustafson: Mr. Taylor, in looking at your financial report, it is clearly indicated that in the year 1982 you lost $32.6 million, representing a loss from 1981 of $72.8 million. At the same time, if you turn over to page 22 in your report, you indicate that you are purchasing, as of December 1982, in downtown Montreal, 10 storeys on top of a condominium at a price of $30 million. It would seem to me at a time when the air transportation business has had severe economic problems around the world, and at a time when your competition is very keen, to have this kind of deficit and then move out and buy in downtown Montreal a $30 million expenditure in new assets for office space—I would just have some concern about that. Being of farm background, we generally try to repair the tractor before we buy a new car. Once in a while that does not happen, but the guy who buys the new car before he fixes the tractor goes broke.

What I am asking you, I guess, is how do you justify these figures in your report and the actions of the corporation?

The Chairman: Mr. Taylor.

Mr. C. Taylor: Let me go back and talk again a little about a corporation of our size and the fact that we plan to be in business for a good number of years. Our head office is in Montreal. We plan to keep it there, and the lease on the space we were occupying in Place Ville Marie was up for renewal at very substantially increased rates.

• 1145

We went through a very detailed and elaborate exercise in order to arrive at what would be the best financial position for the company over the long term, and whether to continue to lease at high rates or whether to do a condominium purchase of the amount of space that we wanted, or in effect a whole building if we felt that would be justified. We came to the conclusion, after great examination and a lot of double checking and reviewing, that because we wanted to remain in Montreal as our corporate headquarters, it was the best economic decision and financial decision in terms of the discounted cashflow over a period of years to purchase the 10 floor in Place Air Canada, and thereby not be subjected to the inflation that would take place in the rental rates in a city like Montreal over the next 10 to 20 years. So there was no question it was the best economic decision to make because we had to have a roof over our heads for the next 20 years.

[*Translation*]

vous accordiez des prix pour chaque catégorie de suggestions. S'agit-il d'un prix pécuniaire?

M. C. Taylor: Oui, l'employé reçoit une certaine somme d'argent, en fonction de la valeur de la suggestion, telle que calculée par la compagnie, et sur une base proportionnelle. Une fois par année, nous offrons des plaques et d'autres prix pour honorer ceux qui ont présenté le plus grand nombre de suggestions, la suggestion la plus valable, etc.

Le président: Merci, monsieur.

Monsieur Gustafson.

M. Gustafson: Monsieur Taylor, il est clairement indiqué dans votre rapport financier que vous avez perdu 32,6 millions de dollars en 1982, ce qui représente une perte de 72,8 millions de dollars par rapport à l'année 1981. De plus, à la page 22 de votre rapport, on indique qu'en décembre 1982, votre société a acheté 10 étages d'une copropriété située au centre-ville de Montréal, au prix de 30 millions de dollars. Étant donné les problèmes économiques très graves qu'ont subis les compagnies aériennes dans le monde entier, la très forte concurrence qu'on vous fait et votre déficit, il n'est pas tellement indiqué d'acheter des locaux au centre-ville de Montréal au prix de 30 millions de dollars, je peux vous dire, puisque je viens d'un milieu rural, et que chez nous, nous essayons généralement de réparer le tracteur avant de nous acheter une nouvelle voiture. De temps en temps, on agit différemment, mais celui qui achète une nouvelle voiture avant de réparer son tracteur finit toujours par faire faillite.

J'aimerais donc que vous nous justifiiez les chiffres de votre rapport et les mesures prises par votre société.

Le président: Monsieur Taylor.

M. C. Taylor: Je voudrais revenir en arrière et vous parler un peu d'une société de la grandeur d'Air Canada, qui a l'intention de continuer de fonctionner pendant bon nombre d'années encore. Notre siège social se situe à Montréal. Nous avons l'intention d'y rester, et le bail des locaux que nous occupions à la Place Ville-Marie devait être renouvelé à un tarif bien supérieur à ce que nous payions.

Nous avons effectué une étude exhaustive pour essayer de déterminer quelle serait, à long terme, la meilleure position financière de la société. Nous avons voulu décider s'il valait mieux continuer de louer des installations à des taux très élevés, ou alors, d'acheter en copropriété les locaux dont nous avions besoin, même tout un immeuble, pour le cas où il se serait avéré justifié de le faire. Nous tenions à conserver notre siège social à Montréal et nous sommes arrivés à la conclusion qu'il était à ce moment-là préférable et aussi plus rentable sur le plan des roulements de caisse à long terme d'acheter 10 étages à Place Air Canada, ce qui nous évite d'être assujettis à l'inflation des taux de location dans cette ville pour les dix à vingt prochaines années. Nous sommes persuadés que c'était la seule décision à prendre, vu que nous aurons besoin d'un toit pour les 20 prochaines années.

[*Texte*]

The Chairman: Mr. Gustafson.

Mr. Gustafson: Also in relation to competition and expenditures, you indicate on page 8 that your salary and wages, relating to employee benefits, increased by 9%. How does that compare with your competition in the States? How do the wage rates in Canada for a pilot, for instance, compare? What are they? How do they compare with an American pilot, for instance?

Mr. C. Taylor: Well, our wage rates in Canada by and large are somewhere 10% and 20% under the U.S. rates. It varies by category and so on. If you come back to the percentage of our salaries and wages and benefits to our total cost, there were some numbers presented this morning of 37%, and figures that I have in front of me indicate, for example, that our number is 37%, but American Airlines is 39.7%; Eastern, 38.3%; Delta, 41.6%; U.S. Air, 31.4%; United, 41.3%; and then we have the People's Express at 20%. So our wage benefit package, by comparison to the U.S., is lower.

Mr. Gustafson: What would an average pilot, for instance, make per year?

Mr. C. Taylor: Well if we are talking of a senior 747 pilot, I guess it is—Denis can check me on this—it is about $100,000 for a senior 747; the DC-9 is in the order of $65,000. Their rates are by type of equipment. Our rates, as I say, are somewhere between 10% and 20% under the U.S. rates for the major carriers.

Mr. Gustafson: My riding is right along the 49th parallel, and if you go to Minot, North Dakota, you will find half of the airport full of Canadians flying south because they can fly cheaper. By comparison at Regina, I do not find people carrying skis heading for Banff flying Air Canada; I mean it just is not there—I think Mr. Benjamin can bear me out. Why are you not able to compete? Your wage scale, you say, is lower than the American and yet you say your service is good. Why are you not able to compete? Why do you not find half of the airport full of Americans flying to Banff with skis over their back?

Mr. C. Taylor: We have a lot of people coming out of California flying to Banff with skis over their backs.

Mr. Gustafson: Does that offset the Regina-Minot? I do not go down there very often; I am busy here so I have to take your word for it.

Mr. C. Taylor: The Regina-Minot . . . in other words, drains traffic out of Saskatchewan, no question, into the hub at Minot, which is—I believe . . . the Republic—that is the carrier—and they feed into that hub at Minot and they have become very competitive to places in Colorado and Nevada . . .

Mr. Gustafson: Denver.

[*Traduction*]

Le président: Monsieur Gustafson.

M. Gustafson: Dans le contexte de la concurrence et des dépenses, vous signalez à la page 8 que les salaires et traitements de vos employés, si l'on tient compte également des avantages sociaux, ont augmenté de 9 p. 100. Pouvez-vous me décrire la situation aux États-Unis? J'aimerais que vous nous fassiez la comparaison entre les échelles de salaires des pilotes canadiens et celles des pilotes américains.

M. C. Taylor: Eh bien, les pilotes canadiens touchent de 10 à 20 p. 100 de moins que leurs homologues américains. Tout dépend de la catégorie, bien entendu. Mais si vous regardez le pourcentage de nos salaires, traitements et avantages sociaux, par comparaison à nos coûts totaux, nous vous avons dit ce matin qu'il s'agissait de 37 p. 100. Les chiffres que j'ai sous la main nous montrent que dans notre cas, il s'agit de 37 p. 100, mais dans le cas d'American Airlines, c'est 39.7 p. 100; Eastern, 38.3 p. 100; Delta, 41.6 p. 100; U.S. Air, 31.4 p. 100; United, 41.3 p. 100. Vous pouvez également voir que People's Express se situe à 20 p. 100. Donc, nos salaires et traitements sont inférieurs à ceux des États-Unis.

M. Gustafson: Combien gagne un pilote moyen par année?

M. C. Taylor: Dans le cas d'un pilote de première classe de 747—Denis me corrigera si je me trompe—il s'agit de 100,000$; pour un pilote de DC-9, 65,000$. Le salaire est fonction du genre d'aéronef. Je l'ai déjà dit et je le répète, nos employés touchent de 10 à 20 p. 100 de moins que le personnel des principaux transporteurs américains.

M. Gustafson: Ma circonscription se trouve tout près du 49e parallèle, et si l'on se rend à Minot, dans le Dakota du Nord, on trouve l'aéroport à moitié plein de Canadiens qui attendent des vols vers le Sud parce qu'ils sont beaucoup moins dispendieux. Si on regarde la situation à Regina, c'est très rare de trouver des skieurs qui attendent un vol d'Air Canada pour se rendre à Banff. Je ne crois pas me tromper, et je pense que M. Benjamin pourra m'appuyer. Pourquoi n'êtes-vous pas capables de faire concurrence? Vous dites que vos échelles de salaires sont inférieures à celles des États-Unis et que vous offrez un bon service. Alors, pourquoi n'êtes-vous pas capables de livrer concurrence? Comment se fait-il que nos aéroports ne soient pas à moitié pleins d'Américains qui attendent des vols à destination de Banff avec les skis sur le dos?

M. C. Taylor: Beaucoup d'amateurs de ski américains prennent l'avion en Californie pour se rendre à Banff avec les skis sur le dos.

M. Gustafson: Mais cela compense-t-il la situation Regina-Minot? Je n'y vais pas très souvent. Je suis tellement pris que je dois vous croire sur parole.

M. C. Taylor: Regina-Minot . . . bon, c'est vrai que l'aéroport de Minot et le transporteur, qui est Republic, je crois, attirent beaucoup de passagers de la Saskatchewan, et qu'ils sont devenus très concurrentiels pour les destinations comme le Colorado et le Nevada . . .

M. Gustafson: Denver.

[*Text*]

Mr. C. Taylor: —Denver, all through that where our only ability to move them would be to move them to Calgary and down to California on our flights, or to move them on a U.S. carrier because we do not have rights into Denver.

• 1150

Mr. Gustafson: That brings me to the next question, and that is of service; that of particularly Regina, Saskatchewan. If you wanted to fly to Denver or routes south, by comparison to costs out of Minot, there is just a tremendous advantage of getting in your car and driving to Minot and flying another route because of the savings, and your ability to compete.

Mr. C. Taylor: Well, first of all, we do not have rights to fly from Regina to Denver or Vegas or any of those points. Under the U.S. bilateral, we cannot operate that route, and the only way that we could carry the traffic would be to take them to Calgary and then either to California and back, because that is the only way we could get there as a Canadian carrier under the U.S. bilateral.

Mr. Gustafson: Can you not get rights; can you not get into that market?

Mr. C. Taylor: The U.S. bilateral, Mr. Gustafson, is a very complex issue and it is the most complicated bilateral in the aviation world, I guess, and one that is almost in constant negotiation between the two countries. It is a country- to-country negotiation where you have to trade off rights.

One of the disadvantages that Canada has is that 49th parallel and where we sit so close to major airports just south of that. Another example is Buffalo, New York, where traffic drains off over Buffalo; there are two carriers on there, U.S. carriers, no Canadian carriers. So it is a complexity of the route structure under the Canada . . . —U.S. bilateral.

Mr. Gustafson: One more question on service. Flying out of Regina to the "Golden Horseshoe", if you will, the plane starts in Regina. The first flight leaves at 10.10. Now, it used to leave earlier. It seems that in cutting your service, if you will, to accommodate the airlines, that same flight goes on from Toronto to Ottawa, for instance, but it lays over an hour, and if a businessman wants to get out of Regina, unless he takes the milk run and goes Winnipeg, Thunder Bay and on, Windsor, London, and whatever, he is almost as well off to walk and to leave the next day; he is up against the same thing. So if he wants to do business in Toronto, for instance, he does not leave until 10.10 a.m. The plane is sitting in Regina.

Now, I will make an observation before you comment. It just dawned on me one day that possibly in the Rapidair service between Toronto and Ottawa, you were accommodating or taking off a flight that was here, and the flight that stayed overnight in Toronto,accommodated the run from Toronto to Ottawa, but certainly forgot about anybody that was living in Regina, or the businessman that wanted to come

[*Translation*]

M. C. Taylor: . . . Denver, oui, c'est cela. Mais la seule façon pour nous de livrer concurrence à ce transporteur serait d'envoyer ces passagers à Calgary puis, de là, vers la Californie, ou de les diriger vers un transporteur américain, parce que nous n'avons pas de droits pour Denver.

M. Gustafson: Ceci m'amène à une autre question, celle des services, surtout à Regina, en Saskatchewan. Pour quelqu'un qui veut se rendre à Denver, ou dans le Sud, il est très avantageux de se rendre à Minot en voiture et de prendre l'avion là-bas, à cause du prix, qui est de loin inférieur. Je me pose des questions sur votre capacité de livrer concurrence.

M. C. Taylor: D'abord, nous n'avons pas le droit d'offrir des vols de Regina à Denver, à Vegas, ou à ces autres centres. Notre accord bilatéral avec les États-Unis nous empêche de le faire. La seule façon pour les passagers de se rendre à ces destinations en empruntant les transporteurs canadiens serait de passer par Calgary, de se rendre en Californie, et de revenir vers le centre, à cause de notre accord.

M. Gustafson: Ne pourriez-vous pas obtenir le droit de transporter ces passagers, de pénétrer ce marché?

M. C. Taylor: Cet accord bilatéral, monsieur Gustafson, est fort complexe. Je pense que c'est même l'accord bilatéral le plus compliqué du monde de l'aviation, et il fait l'objet de négociations constantes entre ces deux pays. Les négociations sont fondées sur des échanges de droits.

L'un des grands inconvénients, au Canada, est justement ce 49e parallèle et le fait que nous soyons si près des grands aéroports situés juste au sud de cette limite. Buffalo (New York) est un autre cas d'espèce. Nous perdons beaucoup de passagers au profit de Buffalo, où il y a deux transporteurs américains et aucun canadien. C'est là un des éléments très complexes de la structure des itinéraires qui figure dans l'accord bilatéral canado-américain.

M. Gustafson: J'aurais encore une question à poser sur les services. Prenons l'exemple de quelqu'un qui veut aller de Regina au «*Golden Horseshoe*». Le premier vol quitte Regina à 10h10. Il y en a déjà eu plus tôt. Les lignes aériennes ont coupé leurs services dans leur propre intérêt. Ce même vol va également de Toronto à Ottawa, après une escale d'une heure. L'homme d'affaires qui veut sortir de Regina n'a pas tellement d'autres choix que de prendre la tournée du laitier, ou de passer par Winnipeg et Thunder Bay, vers Windsor et London. Il aurait peut-être même avantage à y aller à pied et à partir le lendemain. Ceux qui veulent aller à Toronto, par exemple, n'ont pas de vol avant 10h10. L'avion attend à l'aéroport de Regina.

Je voudrais ajouter une autre observation avant que vous ne répondiez. Je suis arrivé à la conclusion, un jour, qu'avec votre service Rapidair entre Toronto et Ottawa, vous avez pris des décisions dans votre intérêt ou supprimé un vol qui existait, et le vol qui passait la nuit à Toronto faisait le service vers Ottawa. Mais il me semble que vous avez oublié les résidents de Regina ou les hommes d'affaires qui veulent aller à Toronto

[*Texte*]

to Toronto or Montreal, or wherever, to do business and get a day's work done that day. Because he wasted a day.

Mr. C. Taylor: Well, first of all, I really do not know whether the flight was taken off Montreal or Toronto—Ottawa or not.

Mr. Gustafson: I do not either.

I suspect that.

Mr. C. Taylor: But certainly, this becomes one of the very difficult balancing acts that we have to go through in order to try and accommodate every origin and every destination movement of traffic. You are looking at the winter schedule, which is the one you referred to, the 10.10. My assumption is that as the summer traffic comes along, there will be a change of schedule and we will certainly try to move the flight up, but again, it is the problem of the variation in the flow of traffic by season of the year, and we try that delicate balance that I refer to of meeting customer convenience and trying to get utilization out of our airplanes, which we need to do in order to keep the bottom-line working right.

Mr. Gustafson: Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Gustafson.

Mr. Campbell

Mr. Campbell (LaSalle): Thank you, Mr. Chairman.

Welcome, Mr. Taylor, it is good to see you. We hear so much talk in the last year and a half or two years in regards to the comparison between Canadian fares and American fares, and that seems to be the base for all the talk about deregulation, that the consumer will have their fares cut by 90% or 80%.

• 1155

I agree with Mr. Mazankowski, who said that with regards to the gasoline and your management structure, this would not necessarily happen. Could you give me, compared to the U.S., say, the average per-mile fare compared to, say, Air Canada? That would give us a good base if we were to start with Air Canada and a few of the major airlines. Do you have the per-passenger rate? Those statistics, I think, would prove certainly one thing.

Mr. C. Taylor: Mr. Campbell, I quoted some statistics earlier this morning on 1982, and I do not have the last 1983 figures in front of me, but we can get them for you. But certainly on the major carriers, as I mentioned this morning, Delta's average yield per passenger mile was 13.67 cents; Eastern was 13.01 cents; U.S. Air was 19.51 cents; and Air Canada on a comparable basis was 13.58 cents. So we are right in there with the average fares on the major U.S. carriers. And those are the carriers that are carrying about 95% of the traffic, with about 4% to 6% of the traffic being carried by the so-called low fare carriers.

Mr. Campbell (LaSalle): I had heard that—and you can correct me maybe—if you do not have the fares, say, for the last quarter of 1983, it was something like 11.72 Air Canada,

[*Traduction*]

ou à Montréal sans perdre une journée de travail. Avec la situation actuelle, ils perdent une journée.

M. C. Taylor: Premièrement, je ne suis pas certain si ce vol a été supprimé entre Montréal ou Toronto et Ottawa.

M. Gustafson: Je ne le sais pas non plus.

Je m'en doute.

M. C. Taylor: C'est justement là un exemple des calculs savants que nous devons effectuer pour essayer d'offrir les meilleurs services qui soient, de tous les points de départ vers toutes les destinations. Vous avez regardé l'horaire d'hiver, où figure ce vol de 10h10. Je pense que l'horaire d'été sera différent en fonction du flot des passagers, et nous essaierons d'offrir un vol plus tôt. Ce problème est attribuable à la fluctuation du flot des passagers selon la saison, et nous essayons de réaliser cet équilibre fort délicat entre essayer de satisfaire les clients et utiliser nos aéronefs, ce que nous devons faire pour maintenir un minimum d'efficacité.

M. Gustafson: Merci.

Le président: Merci, monsieur Gustafson.

Monsieur Campbell.

M. Campbell (LaSalle): Merci, monsieur le président.

J'aimerais vous souhaiter la bienvenue ici, monsieur Taylor. Je suis heureux de vous voir. Nous avons beaucoup entendu parler, depuis un an et demi ou deux ans, des différences entre les tarifs canadiens et américains. Ceci semble à la base du débat sur la déréglementation qui serait susceptible d'entraîner une réduction des tarifs pour les clients de 90 ou de 80 p. 100.

Je suis d'accord avec M. Mazankowski pour dire que ce ne sera pas nécessairement le cas en ce qui concerne l'essence et votre structure administrative. Pourriez-vous nous donner la différence entre le tarif moyen par mille aux États-Unis et celui d'Air Canada? Je crois que ce renseignement nous serait utile avec Air Canada pour commencer et les autres grands transporteurs. Avez-vous le taux par passager? Je crois que ces statistiques nous aideraient à prouver quelque chose.

M. C. Taylor: Monsieur Campbell, j'ai fourni quelques statistiques plus tôt ce matin pour l'année 1982, mais je n'ai pas les chiffres pour 1983. Nous pouvons toujours vous les transmettre ultérieurement. Dans le cas des principaux transporteurs, j'ai dit ce matin que le rendement moyen de Delta par mille-passager était de 13.67 cents; pour Eastern, 13.01 cents; U.S. Air, 19.51 cents; et enfin, Air Canada, 13.58 cents. Nos tarifs se situent donc dans la bonne moyenne des principaux transporteurs américains. Et ce sont les transporteurs qui desservent quelque 95 p. 100 des passagers, les transporteurs à faibles tarifs fournissant leurs services aux 4 à 6 p. 100 de la clientèle qui restent.

M. Campbell (LaSalle): C'est ce que j'avais entendu dire. Vous me corrigerez si je me trompe, si vous n'avez pas la liste des tarifs pour le dernier trimestre de 1983, mais il me semble

[*Text*]

compared to the major airlines that you quoted, which ran from about 11.82 to 15—that would be about right. So I think that basically shows that we are pretty competitive and doing a good job.

Maybe you can confirm this. As well, you mentioned in your report—and this must be again from statistics—that in the terms of the existing fares, Canadians from coast to coast get as good or better bargains than our neighbours in the United States and that in real dollars, fares are cheaper than they were in 1977, and through that period Canadian fares have increased less than in the U.S. Would you like to comment on that? Just for the record, because we have been hearing so much, especially from consumers that . . . this is not the fact at all, and this I think is an opportunity for you to be able to expand on that in regards to the travelling public.

Mr. C. Taylor: Mr. Campbell, most of that information was in our submission to the CTC and I will ask Mr. Jeanniot, who was our witness there, to just comment on your statement.

The Chairman: Mr. Jeanniot.

Mr. Jeanniot: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Campbell, we have tabled, and we have indicated earlier, that what was tabled at the CTC hearing should be given to the members of this committee. I think you will see in that submission that we have lots of graphs comparing the fares over the time since 1977 to today. In fact, the latest information we had was last quarter of 1983, comparing by distance economy fares between the States and Canada; discount fares of various types. These graphs demonstrate very amply, I think, that fares were as low in Canada for equivalent conditions of travel as they are in the United States, miles per miles, with very minor anomalies here and there, but miles per miles. Generally speaking, because of that fare formula that we discussed a little earlier, the average cents per mile varies by the distance, and the longer the distance, the lower the average fare per mile. But miles per miles, and taking all kinds of city pairs in the States, we are quite comparable to what has been existing there.

The Chairman: Mr. Jeanniot, will you send those copies directly to the clerk, please, so that she will be able to distribute them to the members of the committee? Thank you.

Mr. Jeanniot: In 1977—just to come back on that one—we have looked at the fare increases in the States and in Canada since 1977, and that comment that you refer to in this document says that in 1977 terms, in converting back the fares of today to 1977 dollars, the increases in the United States in fares and in Canada is very comparable. And, in fact, the increase in traffic is comparable, very close.

[*Translation*]

qu'il s'agissait de quelque 11.72 pour Air Canada, comparativement aux principaux transporteurs que vous avez mentionnés, qui se situaient entre 11.82 et 15. Il me semble que c'est à peu près exact. Donc, je trouve que nous sommes en très bonne position de concurrence et que nous offrons un service très efficace.

Peut-être pourrez-vous me confirmer ceci. Vous avez également signalé dans votre rapport—et je suppose que vous vous êtes fondés sur des statistiques pour ce faire—que d'après les tarifs existants, les Canadiens, d'un océan à l'autre, ont des tarifs plus intéressants que nos voisins des États-Unis, et qui plus est, en termes de dollars réels, les tarifs sont inférieurs à ce qu'ils étaient en 1977 et ont augmenté au Canada moins qu'aux États-Unis pendant la même période. Avez-vous quelque chose à ajouter là-dessus? Je vous pose cette question pour les fins du compte rendu, parce que nous avons beaucoup entendu dire, surtout de la part des consommateurs que . . . Mais il semble que ce ne soit pas là un reflet de la réalité et que c'est une bonne occasion pour vous de fournir quelques détails concernant la clientèle.

M. C. Taylor: Monsieur Campbell, les renseignements que vous nous demandez figuraient dans notre exposé à la C.C.T., et je vais demander à M. Jeanniot, qui nous a représentés auprès de la commission, de vous répondre.

Le président: Monsieur Jeanniot.

M. Jeanniot: Merci, monsieur le président.

Monsieur Campbell, nous avons dit plus tôt que nous aimerions que les témoignages que nous avons présentés à la C.C.T. soient remis aux membres de ce Comité. Vous trouverez dans cet exposé beaucoup de tableaux sur la comparaison des tarifs de 1977 à ce jour. De fait, les données les plus récentes que nous avons fournies concernaient le dernier trimestre de 1983. Nous avons fait la comparaison entre les tarifs économie, et réduits en général, entre les États-Unis et le Canada selon la distance. Ces tableaux montrent bien que, dans des conditions équivalentes de voyage, les tarifs étaient aussi intéressants au Canada qu'aux États-Unis pour la même distance, à quelque différence près. En règle générale, la formule de tarifs dont nous avons parlé un peu plus tôt fait que le coût moyen par mille varie selon la distance, et plus la distance est longue, plus le tarif moyen par mille est bas. Mais sur une distance comparable, en se fondant sur toutes sortes de combinaisons de villes aux États-Unis, la situation n'est pas bien différente.

Le président: Monsieur Jeanniot, pourriez-vous envoyer des copies de cet exposé directement à notre greffier, qui les distribuera aux membres du Comité? Merci.

M. Jeanniot: Laissez-moi revenir un peu en arrière. Nous avons examiné les augmentations de tarifs aux États-Unis et au Canada depuis 1977, et on dit bien dans ce document que, en termes de dollars de 1977, les augmentations de tarifs aux États-Unis et au Canada sont essentiellement équivalentes. En outre, l'augmentation du trafic est également très semblable.

[*Texte*]

• 1200

Mr. Campbell (LaSalle): As my colleague mentioned, I think it was Republic he was mentioning, it is competitive but it is small and growing if we compare it to the one we most hear about back here, Peoples Express. I understand that at the moment, especially management staff are disgruntled with the guy making $23,000 a year who is a vice-president and also running for coffee and putting bags on the plane and all this kind of thing. I am sure you are aware of that. And certainly dealing with used aircraft, it is very nice to go out and buy some aircraft, but as you mentioned, you have safety problems, repair problems, maintenance problems—extensive maintenance problems after I think it is 12 years or 15 years where you have to revamp all the seats and the structure of the plane, and that is very costly.

I do not know if you would care to comment on this, but an organization that is tied down with bail wire, how long do you think they can stay in business? And if they are successful enough to grow, that 20% of the component of the labour force certainly will not take long to increase to the 39% where they are supposed to be, and if management—although they are profit sharing—compared to their counterpart who may be making $50,000 and $60,000 a year across the fence . . .

It is all very nice to have a new toy but reality has to come into the picture, and you cannot fly an aircraft just by the seat of your pants. So I just want to quell all that nonsense that is going on about travelling 60 miles or 70 miles or 80 miles to some little airport. If that aircraft should crash or have a major disaster of one thing or another, certainly the blame would be that the safety standards may not have been met as rigorously as Air Canada's or a major airline's because funds have not been coming in and the morale of the employees is getting low to the point where maybe somebody forgot to do something.

Maybe I am totally wrong, but this is the information I have received. If you could comment on it, I think for all Canadians in this part of the country it would be extremely valuable.

Mr. C. Taylor: Mr. Campbell, let me make two comments. One is that I would not for a moment put into question the safety standards of any of the U.S. carriers. They all operate under the same FAA regulations that we do, so I would not want to call into question that at all.

On the question of the percentage of the labour cost as total cost, yes, I would suspect that over time as the airline sort of stabilizes and begins to grow that the percent of labour cost will rise.

Mr. Campbell (LaSalle): And what effect will that have on fares?

Mr. C. Taylor: Well, as costs go up, fares will go up.

Mr. Campbell (LaSalle): Okay. As regards the regional carriers like EPA, PWA, Quebecair, Nordair, have there been any major discussions, have you or your officials sat down and discussed deregulation with the regional air carriers? My

[*Traduction*]

M. Campbell (LaSalle): Je pense que mon collègue parlait de Republic, qui est un petit transporteur très concurrentiel, mais en pleine expansion, que nous pourrions comparer à Peoples Express, ici. Je crois savoir que, à l'heure actuelle, les cadres ne sont pas très contents de voir un vice-président qui touche 23,000$ par année et qui doit en plus s'occuper d'aller chercher du café, de mettre des valises dans l'avion, et ainsi de suite. Vous êtes sûrement au courant de la situation. Il y a aussi le problème des aéronefs usagés. C'est très bien d'aller acheter quelques aéronefs, mais comme vous l'avez dit, il y a des problèmes de sécurité, de réparations et d'entretien. Je pense qu'au bout de 12 à 15 ans, il faut rénover tous les sièges et la structure de l'aéronef, ce qui est très dispendieux.

Je ne sais pas si vous avez quelque chose à dire là-dessus, mais combien de temps pensez-vous qu'une organisation de broche à foin puisse rester en affaires? S'ils réussissent à prendre de l'expansion, ces 20 p. 100 de l'effectif de travail passeront très rapidement à 39 p. 100, ce qui est l'objectif, et si les cadres—même s'ils partagent les profits—si on les compare à leurs homologues qui gagnent entre 50,000$ et 60,000$ par année de l'autre côté de la clôture . . .

C'est très bien d'avoir un nouveau jouet, mais il faut tenir compte de la réalité et il faut plus qu'un simple effort de volonté pour faire voler un avion. J'aimerais bien mettre fin à tous ces non-sens que l'on entend au sujet du transport aérien sur 60, 70, ou même 80 milles, vers un petit aéroport quelconque. Si l'aéronef s'écrasait ou qu'il y avait un gros désastre d'une nature quelconque, on l'attribuerait sans aucun doute aux normes de sécurité qui sont moins rigoureuses que celles d'Air Canada ou d'une autre grande ligne aérienne, à cause du manque de fonds et du moral des employés, qui baisse à un point tel que des oublis graves risquent de se produire.

J'ai peut-être entièrement tort, mais ce sont les données que j'ai reçues. J'aimerais connaître votre avis, qui serait des plus utiles pour la majorité des Canadiens de cette région du pays, je pense.

M. C. Taylor: Monsieur Campbell, j'aurais deux choses à dire. Premièrement, je ne remets pas du tout en question les normes de sécurité d'aucun des transporteurs américains. Ils appliquent les mêmes règlements de la F.A.A. que nous, et je ne les mets pas du tout en question.

Pour ce qui est du pourcentage du coût du travail par comparaison au coût total, je présume que, à mesure que la ligne aérienne se stabilisera et connaîtra de l'expansion, ce pourcentage augmentera.

M. Campbell (LaSalle): Et quelle sera l'incidence sur les tarifs?

M. C. Taylor: Eh bien, les tarifs augmenteront en fonction de la hausse des coûts.

M. Campbell (LaSalle): Très bien. J'aimerais savoir si vous ou vos représentants avez discuté de la déréglementation avec les transporteurs régionaux comme E.P.A., P.W.A., Québecair et Nordair? Je crois savoir, et on nous l'a déjà dit à ce comité,

[*Text*]

understanding at the moment, and it was said before in this particular committee, that all, except one, of our regional air carriers are extremely satisfied. They are viable because of our population, environment, and country; that everything should remain basically the way it is except maybe some slight deregulation in the way the fares are obtained. Have any meetings been held, since it is a burning issue at the moment, to say: Well, is it good; what do you think?

Mr. C. Taylor: No. The issue is one that we would not discuss as an industry, because each carrier is free to make their own presentation, because it is a competitive aspect that we are talking about. We work very closely within the industry in terms of processes and procedures, but we do not discuss within the industry the question of competitive aspects, pricing and this kind of thing.

So they have each made their own presentation to the CTC hearings; and what I may have mentioned earlier this morning is there is a great similarity in their presentations.

• 1205

Mr. Campbell (LaSalle): In connection with the task force that we discussed a little earlier, to which you said you were invited to send a brief, or concerning which a questionnaire was sent to you, have you received any other information? Is that the extent of your input into that task force? Or will there be committee hearings and will your company be invited to attend as a witness?

Mr. C. Taylor: I am not aware that there will be hearings as such. It is a ministerial task force and we have inputted, as I mentioned this morning, through the questionnaire. As to whether there will be discussions with the carriers, I am not aware of any process to have discussions.

Mr. Campbell (LaSalle): Okay. One last question, Mr. Chairman: Unless things have changed, during the last discussions there was some mention that many of the U.S. carriers were not unionized. Now I hear this morning that we are about 15% lower. Are the employees of the corporations of which you are aware in the United States, the major U.S. carriers, unionized or non-unionized personnel?

Mr. C. Taylor: In total, Mr. Campbell, the industry is not as unionized in the U.S. as it is in Canada. For example, Delta, which is a very major carrier, only has one union, which is the pilots' union. Most of them are unionized at the technical operations level; some are unionized at the customer service level, some are not. So the level of collective agreements through unions is not as great in the U.S. as it is in Canada.

I do not think we should be too surprised at the difference between rates, because I think you could take almost any industry, or any profession, and find that the U.S. rates are higher than the Canadian rates.

Mr. Campbell (LaSalle): Thank you very much, Mr. Chairman.

[*Translation*]

que tous, sauf un, sont extrêmement satisfaits. Ces transporteurs sont rentables en raison de la nature de notre population, de notre environnement et de notre pays. Ils sont en faveur du statu quo, mais seraient d'accord avec une légère déréglementation, eu égard à la détermination des tarifs. Avez-vous eu des rencontres, comme il s'agit d'un sujet fort controversé à l'heure actuelle, pour échanger vos points de vue?

M. C. Taylor: Non. C'est une question dont nous ne pouvons pas débattre en tant qu'industrie, parce que chaque transporteur est libre de définir sa propre position, puisqu'il s'agit d'un aspect concurrentiel. Nous collaborons étroitement, au sein de l'industrie, pour ce qui concerne les processus et les procédures, mais nous ne discutons pas des questions de concurrence, d'établissement des prix, et ainsi de suite.

Alors, chacun est responsable de soumettre sa position aux audiences de la C.C.T., et j'ai dit plus tôt ce matin que les exposés se ressemblaient beaucoup.

M. Campbell (LaSalle): Au sujet du groupe d'étude dont nous avons parlé un peu plus tôt, groupe auquel on vous a invités à envoyer un mémoire, ou plutôt groupe qui vous a envoyé un questionnaire, avez-vous reçu d'autres renseignements? Est-ce là toute votre participation à ce groupe d'étude? Ou y aura-t-il d'autres audiences auxquelles votre compagnie sera invitée à participer comme témoin?

M. C. Taylor: Je n'ai pas entendu parler d'audiences en tant que telles. C'est un groupe d'étude ministériel, et notre participation, comme je l'ai déjà dit, s'est faite par le biais de ce questionnaire. Je ne saurais vous dire si ce groupe entend discuter avec les divers transporteurs.

M. Campbell (LaSalle): Très bien. Une dernière question, monsieur le président. À moins de changement, au cours des dernières discussions, il a été dit que nombre de transporteurs américains n'étaient pas syndiqués. J'ai entendu ce matin avancer un chiffre de 15 p. 100 inférieur chez nous. Est-ce que les employés des sociétés que vous connaissez aux États-Unis, des principales compagnies de transport américaines, sont syndiqués ou non syndiqués?

M. C. Taylor: Au total, monsieur Campbell, la syndicalisation, aux États-Unis, n'est pas aussi forte qu'au Canada. Par exemple, Delta, qui est un des principaux transporteurs, ne compte qu'un seul syndicat, celui des pilotes. La majorité du personnel technique est syndiqué, une partie du personnel servant la clientèle est syndiquée, une autre ne l'est pas. Le nombre de négociations collectives menées par des syndicats n'est donc pas aussi important aux États-Unis qu'au Canada.

Je ne crois pas que la différence entre les taux devrait trop nous surprendre, car je pense qu'on peut prendre pratiquement n'importe quelle industrie, ou n'importe quelle profession, et constater qu'aux États-Unis, les taux sont plus élevés qu'au Canada.

M. Campbell (LaSalle): Merci beaucoup, monsieur le président.

[*Texte*]

The Chairman: Thank you, Mr. Campbell.

Mr. Turner.

Mr. Turner: Mr. Taylor, it is nice to see you again.

Salaries, wages and benefits cost Air Canada last year $842 million and apparently your expenses are rising more quickly than your revenues. Usually when you negotiate a union contract the benefit side of the package costs management more than the actual salaries. Of the $842 million, can you tell me what percentage of your operating budget for 1982 was for salaries and what percentage was for the benefit side of the payroll cost?

Mr. C. Taylor: Do you have another question while that is being looked up? Then we will come back . . . I am sorry, Mr. Groom has the numbers and he will give them to you.

The Chairman: Mr. Groom, please.

Mr. Denis J. Groom (Senior Vice-President, Finance and Planning, Air Canada): Of the $842 million paid in 1982 for salaries, wages and benefits, $726 million was in respect of salaries and the $114 million was the cost of the total benefits.

Mr. Turner: Where does this theory come from, that the cost to management of the benefits is more than for the salaries? It is not in your case.

Mr. C. Taylor: I am not sure where that quotation came from, but it did not come from us.

Mr. Turner: I am going to talk to the Chamber of Commerce, then.

Any successful business is a combination of money, brains and workers, who actually do the work in order to make the company profits—this is what we all work for; one works with the other, one cannot get along without the other. Therefore, is it not so that workers, who help to generate the profits, on their side should be involved in a piece of the action, such as a profit-sharing scheme? Have you looked at such a scheme? Will your company be involved in the implementation of the proposed employee profit participation plan that was announced in the recent budget? Possibly this is the answer to strikes.

Mr. C. Taylor: Yes, Mr. Turner, we are currently fairly actively examining that possibility. There is another state-owned airline, if you will, that has approached this issue within our own industry, in the United Kingdom, and we are seriously looking at it as to whether or not it could be made applicable in our case. We are encouraged by the thought that it is one way to involve our people in terms of rewards for their efforts, as you so aptly put it.

• 1210

Mr. Turner: London, Ontario, as you know, is the hub of the area of southwestern Ontario; therefore, has Air Canada done any recent pertinent passenger survey to see whether or not better air service can be offered to the residents of this growing community which has roughly over 2 million people? The Air

[*Traduction*]

Le président: Merci, monsieur Campbell.

Monsieur Turner.

M. Turner: Monsieur Taylor, c'est un plaisir de vous revoir.

Les salaires, les traitements et les avantages sociaux ont coûté à Air Canada 842 millions de dollars l'année dernière, et il apparaît que vos dépenses croissent plus rapidement que vos recettes. Généralement, lorsque vous négociez une convention, ce ne sont pas les salaires en tant que tels, mais les avantages sociaux qui coûtent le plus à la direction. Dans ce budget d'exploitation de 842 millions de dollars pour 1982, pourriez-vous me dire quelle était, en pourcentage, la part des salaires et la part des avantages sociaux?

M. C. Taylor: Avez-vous une autre question pendant que nous vérifions? Nous vous répondrons un peu plus tard . . . Je m'excuse, M. Groom a les chiffres et il va vous les donner.

Le président: Monsieur Groom, s'il vous plaît.

M. Denis J. Groom (premier vice-président, Finances et Planification, Air Canada): Sur les 842 millions de dollars versés sous forme de salaires, de traitements et d'avantages sociaux, 726 millions de dollars ont été aux salaires et 114 millions aux avantages sociaux.

M. Turner: Qui a raconté que les avantages sociaux coûtaient plus à la direction que les salaires? Il n'en est rien dans votre cas.

M. C. Taylor: Je ne sais pas de qui cela vient, mais certainement pas de nous.

M. Turner: J'en reparlerai à la chambre de commerce.

Toute réussite commerciale est le fruit de la combinaison d'investissements financiers, de matière grise et de main-d'oeuvre permettant à la compagnie de réaliser des bénéfices—c'est l'objectif de tous, et chaque élément est indispensable. Par conséquent, ne pensez-vous pas que les employés qui permettent en partie de réaliser ces bénéfices ne devraient pas être intéressés à ces mêmes bénéfices? Avez-vous étudié la possibilité d'un programme de partage des bénéfices? Votre compagnie mettra-t-elle en place un de ces programmes de participation des employés aux bénéfices annoncés dans le dernier budget? C'est peut-être la réponse aux grèves.

M. C. Taylor: Oui, monsieur Turner, nous examinons actuellement de très près cette possibilité. Il existe une autre compagnie aérienne d'État, si vous voulez, qui a opté pour cette solution, au Royaume-Uni, et nous nous demandons sérieusement si, oui ou non, cela pourrait être applicable dans notre cas. Nous sommes encouragés par la pensée que c'est une manière d'impliquer et de récompenser nos employés pour leurs efforts, comme vous l'avez si bien dit.

M. Turner: London, comme vous ne l'ignorez pas, est le pivot de la région sud-ouest de l'Ontario. En conséquence, Air Canada s'est-elle livrée récemment à une enquête pertinente portant sur les passagers pour déterminer si, oui ou non, de meilleurs services pourraient être offerts aux résidents de cette

[*Text*]

Canada service is terrible. You have one flight each way and many businessmen think . . . We are aware we are only 25 or 30 minutes from the airport in Toronto—that is one of our problems . . . but many residents sincerely believe that Air Canada can provide better direct service from London to Ottawa, Montreal and the eastern cities, and to Winnipeg and the western cities, without increased costs.

Have you done a survey and what are the results of that survey and is this statement true?—because we are not very happy with the service. You have pulled out of London and what we have now is not the best of service.

The Chairman: Mr. Taylor.

Mr. C. Taylor: Yes, my understanding is that our central region in Ontario is co-operating, has co-operated, with I think it is the Chamber of Commerce of London in terms of an air survey. I do not have the results of that survey yet, but I will be glad to have our people discuss them with you when we have them. Of course, we are particularly concerned about the longer-haul traffic because the local traffic is being handled by Air Ontario on a much higher frequency basis with some of those propeller airplanes we heard about earlier this morning. So we are looking at the London market in terms of services such as we are currently operating—I think we currently have a flight that goes Ottawa, London, Windsor, Winnipeg—and whether or not the market is such that we can improve on that product.

Mr. Turner: Are you aware that, as announced on Saturday, we are going to turn the sod for $1.5 million further improvements to the London airport?

Mr. C. Taylor: Yes, I am aware of that.

Mr. Turner: Do pilots and co-pilots and Air Canada employees sign work reports explaining any irregularities encountered with the equipment during the flight? Do you have a system like you do on a railroad? As an engineer I booked the irregularities. What happens to that sheet? Does the mechanic sign off the work report, and is this work report initialled or signed by the supervisor?

Recently I made the charge to VIA and also CNR. I have in my possession work reports that were never completed, never signed, and to me this is not safety in action in the Canadian way of life.

You operate an airline and, as a former engineer, when we drove into London they filled up the fuel tanks. You would not have an incident like the one that happened when your airplane did not have enough fuel. Surely, you should be looking ahead of these things. If you are not signing the work reports or do not have this system, then there is something wrong.

Mr. C. Taylor: I think we probably have one of the most elaborate systems of any industry in the airline industry generally. There is what we call the aircraft log, in which the front-end crew log any snags, as we call them, or anything in

[*Translation*]

communauté en expansion qui compte déjà un peu plus de 2 millions d'habitants? Les services offerts par Air Canada sont très mauvais. Il n'y a qu'un vol par jour et nombre d'industriels pensent . . . Nous n'ignorons pas n'être qu'à 25 ou 30 minutes de l'aéroport de Toronto—c'est un de nos problèmes—mais de nombreux résidents estiment sincèrement qu'Air Canada pourrait offrir de meilleurs services directs reliant London à Ottawa, à Montréal, aux villes de l'Est, à Winnipeg et aux villes de l'Ouest, sans coût supplémentaire.

Avez-vous fait une enquête, quels en sont les résultats et cette déclaration est-elle vraie? Car les services ne nous satisfont pas beaucoup. Vous vous êtes retirés de London, et les services qui nous restent ne sont pas les meilleurs.

Le président: Monsieur Taylor.

M. C. Taylor: Oui, si je comprends bien, notre bureau de la région centrale, en Ontario, coopère, a coopéré, si je ne m'abuse, avec la Chambre de commerce de London à une enquête aérienne. Je n'ai pas encore les résultats de cette enquête, mais c'est avec plaisir que nos responsables en discuteront avec vous lorsqu'ils les auront. Bien entendu, c'est surtout le trafic long-courrier qui nous intéresse, car le trafic local est assuré par Air Ontario, sur une base de fréquence beaucoup plus élevée, avec certains de ces avions à hélices dont nous avons entendu parler un peu plus tôt ce matin. Pour le marché de London, nous nous intéressons donc aux services que nous offrons actuellement—je crois qu'actuellement, nous avons un vol qui fait Ottawa, London, Windsor, Winnipeg—pour déterminer si le marché justifie des efforts de notre part.

M. Turner: Savez-vous, comme cela a été annoncé samedi, que 1,5 million de dollars vont être consacrés à l'amélioration de l'aéroport de London?

M. C. Taylor: Oui.

M. Turner: Est-ce que les pilotes, les co-pilotes, les employés d'Air Canada signent des rapports de mission expliquant les problèmes posés par le matériel pendant le vol? Est-ce que vous avez un système analogue à celui des chemins de fer? Lorsque j'étais mécanicien, je notais ces problèmes. Quel est le sort de ce rapport? Est-ce que le mécanicien le signe? Est-il ratifié ou signé par son supérieur?

Dernièrement, je m'en suis pris à Via Rail et au CN. J'ai en ma possession de tels rapports qui n'ont jamais été remplis, jamais signés, et personnellement, ce n'est pas ainsi que marche la sécurité au Canada.

Vous avez la responsabilité d'une compagnie aérienne. Lorsque j'étais mécanicien et que nous devions nous rendre à London, ils remplissaient les réservoirs de carburant. Un incident tel que celui qui vous est arrivé avec cet avion qui n'avait pas suffisamment de carburant n'aurait pas pu nous arriver. Vous devriez penser à l'avance à ce genre de possibilités. Si les rapports ne sont pas signés, ou si vous n'avez pas ce système, quelque chose ne va pas.

M. C. Taylor: Je crois que les compagnies aériennes, d'une manière générale, ont un des systèmes les plus élaborés. Nous avons ce que nous appelons le livre de bord. Une première équipe note tout ce qui peut sembler bizarre dans l'avion. Cette

[*Texte*]

the airplane. This is then turned over to our technical people on the ground and then that is pursued through, depending on what it is. Then there are individual work orders and work reports, and depending on the severity of it it has to be signed off not only by the people who do the work but by quality inspectors. There is a very elaborate process of that, Mr. Turner, in the airline industry.

Mr. Turner: In the last few months it has not worked. Why?

Mr. C. Taylor: I would not say that it has not worked, Mr. Turner. The one you are referring to I think is a question that is before a public inquiry in Winnipeg. As we announced very shortly after that, it was involved in human error.

Mr. Turner: If you filled up the tanks at the time you stopped there would not be a human error. You have people out on the ground . . .

Mr. C. Taylor: Nobody was more concerned than I was, Mr. Turner.

Mr. Turner: No, but I got criticized many times because I have broken rules. That is the name of the game, to get over there as fast as you can and not get caught.

The thing is that if you had filled the tanks this thing would not have happened. They have done it on the railroads. For years and years and years you filled the water tank, you filled the fuel oil, and there is no possibility . . . unless you hit a truck and puncture a tank.

• 1215

I think you should take a look at it. We have had similar problems in many areas of the world, and maybe we are penny wise and pound foolish.

Mr. C. Taylor: Mr. Turner, I can assure you, I have looked at this one upside down, right side up, and from every angle.

Mr. Turner: Thank you, sir.

The Chairman: Thank you, Mr. Turner.

That completes the first round, except I had a couple of questions I wanted to ask. However, I will forgo them.

I have three people who want to question on the second round, which means you will have five minutes each.

An Hon. Member: Oh, come on, now.

The Chairman: I cannot make time. I thought we had agreed to adjourn at 12.30 p.m. I did not hear any objections, and usually this committee is not shy about objecting anyway.

Mr. Mazankowski, five minutes, please.

Mr. Mazankowski: Oh, just a little more than that, Mr. Chairman.

Mr. Chairman, Mr. Taylor, I am really somewhat surprised, indeed appalled, by the fact that a ministerial task force has been set up to look at this whole question of deregulation and your airline is not involved in it, other than through the forum

[*Traduction*]

liste est ensuite transmise à nos techniciens au sol, et des suites sont données, si nécessaire. Il y a ensuite les bordereaux et les rapports individuels, et en fonction de la gravité, ils doivent être signés non seulement par ceux ayant fait le travail, mais par les inspecteurs concernés. Dans l'industrie aérienne, monsieur Turner, ce processus est très élaboré.

M. Turner: Au cours des derniers mois, cela n'a pas fonctionné. Pourquoi?

M. C. Taylor: Je ne dirais pas que cela n'a pas fonctionné, monsieur Turner. L'incident dont vous parlez fait l'objet d'une enquête publique à Winnipeg. Comme nous l'avons annoncé très peu de temps après, il s'agissait d'une erreur humaine.

M. Turner: Si vous remplissiez les réservoirs à chaque escale, il n'y aurait pas d'erreur humaine. Vous avez des gens à terre . . .

M. C. Taylor: Personne ne s'en est inquiété plus que moi, monsieur Turner.

M. Turner: Non, mais j'ai été souvent critiqué pour ne pas avoir respecté la règle. La règle du jeu, c'est d'arriver au point de destination aussi vite que possible sans se faire prendre.

Si vous aviez rempli ces réservoirs, cela ne serait pas arrivé. Ils l'ont fait pour les chemins de fer. Pendant des années, on a rempli le réservoir à eau, on a rempli le réservoir à carburant, et il est impossible . . . à moins d'entrer en collision avec un camion ou qu'un réservoir ne crève.

Vous devriez vous pencher sur la question. Les mêmes problèmes sont arrivés dans de nombreux endroits du monde, et nous y avons peut-être gagné des cents, mais perdu des dollars.

M. C. Taylor: Monsieur Turner, je peux vous assurer que j'ai étudié cet incident sous tous les angles possibles.

M. Turner: Merci, monsieur.

Le président: Merci, monsieur Turner.

Ceci met fin au premier tour, sauf que j'avais moi-même une ou deux questions à poser. Je m'en abstiendrai, cependant.

J'ai trois personnes qui veulent un deuxième tour, ce qui signifie que vous aurez chacun cinq minutes.

Une voix: Allons.

Le président: Je ne peux pas jouer avec le temps. Je pensais que nous avions convenu d'ajourner à 12h30. Je n'ai pas entendu d'objections, et généralement, les membres de ce Comité ne sont pas timides.

Monsieur Mazankowski, cinq minutes, s'il vous plaît.

M. Mazankowski: Un peu plus que cela, monsieur le président.

Monsieur Taylor, je suis vraiment quelque peu surpris, voire abasourdi, qu'un groupe d'étude ministériel ait été établi pour étudier toute cette question de la déréglementation et que la participation de votre compagnie se réduise au remplissage

[*Text*]

of a questionnaire. What concerns me a little more is the fact that—you know, are you not talking to the Minister these days? He was quoted in the *Calgary Herald* on February 4 as saying the following:

> Air Canada will continue to play a central role in Canadian aviation following planned changes in airline regulatory policy, but it will not be "a power unto itself", says Federal Transport Minister Lloyd Axworthy.
>
> It will have to operate in a commercially responsible manner and cannot expect "extra dough" to be pumped into it by the federal government . . .
>
> Then, in quotes, he said:
>
> It no longer has to be protected like a fledgling duckling—it's now a big, fat swan.

I have two points about that. First, the statement that says you will have to operate in a commercially responsible manner implies to some extent that you have not been operating in a responsible manner. Have you had any discussions with the Minister about that statement? As a matter of fact, could you tell me whether you have discussed this statement with him; what does he mean by it; and if you have not discussed it with him, are you going to?

The Chairman: I am having a little difficulty with the relevance of that particular question, but I will allow the witness to answer.

Mr. C. Taylor: Mr. Mazankowski, the question earlier this morning was whether or not I had been consulted, or we had been consulted, by the task force. My answer related to the task force.

Yes, I have had discussions with the Minister. You know yourself how hard it is sometimes to get to Ministers. I have not discussed that particular quotation or statement with him, but I have had discussions with the Minister.

Mr. Mazankowski: Are you going to discuss this with him?

Mr. C. Taylor: I have not seen it.

Mr. Mazankowski: I will give it to you. Would you be interested in having the statement to the effect that it will have to operate in a commercially responsible manner? Would you not think, as a chief executive officer, it would be incumbent upon you to find out what he means by it?

Mr. C. Taylor: I would, I think, suggest to the committee that we have been operating in a commercially responsible manner for some time.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, Mr. Jeanniot stated in answer to my question, when I quoted the fares between Montreal and Toronto—and I should say that I did the same thing on the Vancouver-to-Edmonton quotation too, and the basic economy fares for Air Canada, CP Air, and PWA were each $282. But I think you said that fare would compare with the fare in the United States on a similar pair of cities. Is that not correct?

[*Translation*]

d'un questionnaire. Ce qui me préoccupe un peu plus, c'est le fait que . . . ne parlez-vous pas au ministre? Le it*Calgary Herald du 4 février l'a cité disant ceci:

> Air Canada continuera à jouer un rôle central dans l'aviation canadienne à la suite des modifications devant être apportées à la politique de réglementation des compagnies aériennes, mais elle ne sera plus une «force intouchable», a dit le ministre fédéral des Transports, Lloyd Axworthy.
>
> Elle devra opérer d'une manière commercialement responsable et ne plus s'attendre à être «renflouée» par le gouvernement fédéral . . .
>
> Il a ensuite ajouté:
>
> Elle n'a plus à être protégée comme un petit canard nouveau-né—elle est maintenant devenue un gros cygne bien portant.

J'ai deux remarques à faire à ce sujet. Premièrement, dire que vous devrez maintenant opérer d'une manière commercialement responsable sous-entend, dans une certaine mesure, que vous ne l'avez pas fait jusqu'à présent. Avez-vous discuté avec le ministre avant qu'il ne dise une telle chose? Pourriez-vous me dire, d'ailleurs, si vous en avez jamais discuté avec le ministre, ce qu'il entend par là, et si vous ne l'avez pas fait, allez-vous le faire?

Le président: J'ai un petit problème quant à la pertinence de cette question, mais je permettrai au témoin d'y répondre.

M. C. Taylor: Monsieur Mazankowski, la question qu'on m'a posée un peu plus tôt ce matin était de savoir si, oui ou non, j'avais été consulté, ou si nous avions été consultés, par ce groupe d'étude. Ma réponse concernait le groupe d'étude.

Oui, j'ai eu des discussions avec le ministre. Vous savez vous-même combien, parfois, il est difficile de communiquer avec les ministres. Je n'ai pas discuté de cette déclaration ou de cette citation particulière avec lui, mais j'ai eu des discussions avec le ministre.

M. Mazankowski: Allez-vous en discuter avec lui?

M. C. Taylor: Je n'ai pas vu cette déclaration.

M. Mazankowski: Je vais vous la donner. Cette déclaration selon laquelle vous devrez opérer d'une manière commercialement responsable vous intéresse-t-elle? Ne pensez-vous pas qu'en tant que président-directeur général, vous avez la responsabilité de déterminer ce qu'il entend par là?

M. C. Taylor: Je vous dirai tout d'abord que nous opérons depuis un certain temps d'une manière commercialement responsable.

M. Mazankowski: Monsieur le président, M. Jeanniot, en réponse à ma question sur les tarifs entre Montréal et Toronto—et je pourrais ajouter que j'ai posé la même question pour les tarifs entre Vancouver et Edmonton—a dit que le tarif de base en classe économique pour Air Canada, CP Air et PWA était de 282$ dans tous les cas. Cependant, je crois vous avoir entendu dire que ces tarifs étaient comparables aux tarifs américains sur des distances analogues. N'est-ce pas?

[*Texte*]

Mr. Jeanniot: Yes, that is correct.

Mr. Mazankowski: Okay. Then in this morning's *Gazette* the Consumers' Association of Canada have made the charge that Canadians are crossing the border daily to take advantage of low-cost U.S. fares. They said—and I am quoting from page 14 of *The Citizen*:

> The Association says it costs 63 per cent more to fly from Ottawa to Edmonton than it does to fly from Chicago to Los Angeles, roughly the same distance. The U.S. flight costs $422 (Canadian) round trip compared to $688 for the Canadian equivalent.

It goes on to say:

> In some cases, the Association says, Canadian air fares are as much as 98 per cent greater.

Then they go on to elaborate by saying:

• 1220

> Busloads of Ontario residents travel from Toronto to Buffalo . . .

It is not only in Saskatchewan that they do this. According to this consumer association, this happens in Ontario. It says:

> Busloads of Ontario residents travel from Toronto to Buffalo and from Montreal to Burlington, Vt., to get on People Express and grab a $25 (U.S.) one-way ticket to land just outside New York City. An Air Canada flight to New York from Toronto costs $131.

Now, those are pretty dramatic statements and contrary to what you have presented here in your evidence this morning. I would like to give you the opportunity to clear up those two very contradictory statements. Perhaps you can enlighten the committee as to why we have created this kind of confusion.

Mr. C. Taylor: Mr. Mazankowski, let me make a comment and then I will ask Mr. Jeanniot to comment. We will try to do it quickly so we do not use up too much of your time.

On the question of the Toronto-New York fare, as the same time as the Buffalo to New York fare on People Express, or whatever the quotation was, American Airlines' fare out of Toronto to New York was exactly the same as ours.

Mr. Mazankowski: Yes, but . . .

Mr. C. Taylor: And so what we are talking about . . .

Mr. Mazankowski: But People Express is an airline too.

Mr. C. Taylor: Yes, but what we are talking about is that 4% to 6% of the total traffic moves on carriers such as People Express, US Air, and these other carriers that have this totally different structure, and 85% to 95% of the traffic moves on carriers like Eastern, American, Delta, TWA, Air Canada and the others.

Mr. Mazankowski: What about the diversion, Mr. Taylor? Has your company conducted an analysis of the degree of

[*Traduction*]

M. Jeanniot: Oui, c'est exact.

M. Mazankowski: Très bien. Dans la *Gazette* de ce matin, l'Association canadienne des consommateurs dit que des Canadiens traversent la frontière tous les jours pour bénéficier des tarifs américains avantageux. Selon elle—et je cite la page 14 du *Citizen*:

> Selon elle, voler d'Ottawa à Edmonton coûte 63 p. 100 plus cher que voler de Chicago à Los Angeles, à peu près la même distance. Un aller-retour, aux États-Unis, coûte 422$ (canadiens)—alors qu'au Canada, un vol équivalent coûte 688$.

Plus loin:

> Dans certains cas, selon cette association, les tarifs aériens canadiens sont de 98 p. 100 supérieurs.

Cette association ajoute:

> Des cars entiers de résidents de l'Ontario se rendent de Toronto à Buffalo . . .

Il n'y a pas qu'en Saskatchewan que cela se fait. Selon cette association de consommateurs, cela se fait en Ontario. Selon elle:

> Des cars entiers de résidents de l'Ontario se rendent de Toronto à Buffalo et de Montréal à Burlington au Vermont pour profiter des allers simples à $25(U.S.) de *People Express* qui les font atterrir à la porte de New York. Un aller New York-Toronto avec Air Canada coûte $131.

Ce sont des chiffres assez révélateurs et qui contredisent votre témoignage de ce matin. J'aimerais vous offrir la possibilité de clarifier ces contradictions. Vous pourriez peut-être nous expliquer la raison de cette confusion.

M. C. Taylor: Monsieur Mazankowski, permettez-moi de faire une remarque et je demanderais ensuite à M. Jeanniot de vous répondre. Nous essaierons d'aller aussi rapidement que possible pour ne pas utiliser une trop grande partie de votre temps.

Pour ce qui est du tarif Toronto-New York et du tarif Buffalo-New York offerts par *People Express*, quel qu'il soit, le tarif Toronto-New York d'American Airlines est le même que le nôtre.

M. Mazankowski: Oui, mais . . .

M. C. Taylor: Et donc nous parlons . . .

M. Mazankowski: Mais *People Express* est aussi une compagnie aérienne.

M. C. Taylor: Oui, mais seuls 4 à 6 p. 100 du trafic passagers total passe par des compagnies comme *People Express*, U.S. Air, et par ces autres transporteurs qui ont une structure totalement différente, et 85 à 95 p. 100 du trafic passagers est assuré par des compagnies comme Eastern, American, Delta, TWA, Air Canada et d'autres.

M. Mazankowski: Quel est le nombre de passagers perdus, monsieur Taylor? Votre compagnie a-t-elle fait une analyse du

[*Text*]

traffic diversion to the United States, and is it as significant as was suggested in the statement in the paper?

Mr. Jeanniot: Our samples and the numbers that we can establish through border point crossings, indicate that the number is actually fairly small. Out of Montreal and New York, it is in the order of a few percentage points. It depends on the area, five or six or seven. To the best of our ability, because again these are sampling techniques, we believe that particular flow is pretty well stabilized right now. Apart from peak seasonal situations, where perhaps the convenience of the flights operate out of Canada—it is a similar situation to the Minot case—the convenience of the travel is not as great. There are a little bit of seasonal fluctuations. However, the other thing that you have to bear in mind is that Buffalo has a catch basin around the Canadian border itself and naturally some people might flow through Buffalo, even if the fares were not offered by People Express.

What we have tabled at the CTC, and I hope they can be made available to this committee, are graphs that compared fares between Canadian carriers, ourselves and U.S. carriers. We also have fares comparing ourselves with People Express. We can show that mile per mile, People Express and our fares on seat sales are comparable. Mind you, of course, in People Express, there are different kinds of constraints: There are no advance bookings; there is no minimum stay. There are other kinds of constraints.

Mr. Mazankowski: I cannot challenge you; you are an expert and I am not, but it is obvious that there are some other people who do not share the same view. I think that is the kind of perception that prevails out there. I am not so sure whether the airline industry has made its case sufficiently well enough to dispel that.

I would like to ask another question—we could go on here for a good portion of the day, Mr. Chairman. Wardair, in its appearance before the CTC, has called for full deregulation, while Air Canada and CP Air and, I take it, PWA, the traditionals—I guess Mr. Ward is a traditional too—have asked for phased deregulation, and you have come up with sort of similar representations. Ward functions in the Canadian environment and he has a broad constituency in Canada and, indeed, throughout the world. I think he has opened a lot of opportunities to people to travel who would not normally have had the opportunity. He provides good service. He is contending that he can compete with anyone, head to head, in a totally deregulated environment. Why would he take that kind of position, as opposed to the position of yourself, CP Air and PWA?

• 1225

The Chairman: Mr. Jeanniot.

Mr. Jeanniot: Through the Chair, Mr. Mazankowski, I think in our suggestions to the CTC we have indicated . . . One

[*Translation*]

nombre de passagers se rendant aux États-Unis pour prendre l'avion, et est-il aussi important que le dit ce journal?

M. Jeanniot: Notre échantillonnage et les mouvements que nous pouvons constater à la frontière, indiquent que ce nombre est en réalité assez minime. Pour New York au départ de Montréal, cela ne représente qu'un pourcentage infime. Cela dépend de la région, cinq, six ou sept pour cent. Avec les outils en notre possession, encore une fois, il s'agit d'une technique d'échantillonnage, nous croyons que ce mouvement particulier est à l'heure actuelle stabilisé. Mis à part les jours de pointe saisonniers, où il est peut-être plus avantageux de prendre des vols à l'extérieur du Canada—c'est une situation similaire au cas Minot—l'avantage n'est pas aussi grand. Il y a certaines fluctuations saisonnières. Cependant, il ne faut pas non plus oublier que Buffalo est le point de départ naturel de certains Canadiens frontaliers et qu'ils y prendraient peut-être quand même l'avion même si ces tarifs n'étaient pas offerts par *People Express*.

Ce que nous avons déposé auprès de la Commission des transports, et j'espère que ces documents peuvent vous être communiqués, ce sont des tableaux comparant les tarifs entre les transporteurs canadiens, nous-mêmes, et les transporteurs américains. Nous avons également des tableaux comparant nos tarifs à ceux de *People Express*. Nous pouvons vous démontrer mille par mille, que les tarifs de *People Express* et les nôtres, lorsque nous offrons des tarifs spéciaux, sont comparables. Bien entendu, *People Express* impose différentes sortes de contraintes: il n'y a pas de réservation à l'avance, il n'y a pas de durée de séjour minimum. Il y a d'autres sortes de contraintes.

M. Mazankowski: Je ne peux pas contester ce que vous avancez, c'est vous le spécialiste, mais il est évident que certains ne partagent pas votre point de vue. Je crois que cette perception est assez générale. Je ne pense pas que l'industrie aérienne se soit suffisamment bien expliquée pour dissiper cette perception.

J'aimerais vous poser une autre question—nous pourrions continuer pendant toute la journée, monsieur le président. Wardair, lors de sa comparution devant la Commission canadienne des transports, a réclamé une déréglementation totale, alors qu'Air Canada, CP Air et, je crois, PWA, les compagnies traditionnelles—je suppose que M. Ward est aussi représentant d'une compagnie traditionnelle—ont réclamé une déréglementation progressive, et vous avez vous-même présenté une requête analogue. Ward fonctionne dans l'environnement canadien, il a une clientèle importante au Canada et, d'ailleurs, dans le monde entier. Je pense qu'il a permis à beaucoup de gens de voyager, des gens qui n'en auraient pas eu la possibilité autrement. Il offre un bon service et il prétend qu'il peut faire concurrence à n'importe qui, en cas de déréglementation totale. Comment peut-il adopter une position aussi contraire à la vôtre, à celles de CP Air et de PWA?

Le président: Monsieur Jeanniot.

M. Jeanniot: Dans notre mémoire à la C.C.T., nous demandons que les compagnies offrant actuellement des vols

[*Texte*]

of our suggestions is that the existing charters be given total freedom of entry and of participation in the discount fares without proof of necessity, as exists today. I noticed Mr. Ward, in his proposal, does not request that he be made a scheduled carrier.

Mr. Mazankowski: No, not under the present regulatory regime. That is the difference.

The Chairman: Mr. Gustafson wanted to have a short supplementary.

Mr. Mazankowski: Could I just have one more?

Is it not true, though, that in the case of Mr. Ward, he basically has one market to tap, and that is the discretionary traveller, whereas the scheduled carrier has the discretionary and non-discretionary. It uses—and you have admitted you use it—the excess capacity to fly charters. So you have your schedule fare and you have the charter fare, which Mr. Ward does not have. He is dealing essentially with a discretionary traveller, and so it will always be more difficult for him to compete in this kind of arrangement, where you have one hand tied behind your back.

The Chairman: Mr. Taylor.

Mr. C. Taylor: I think one of the questions relative to Max Ward—and I should not be speaking for him at all—is that his approach . . . I believe his witness said yesterday that in terms of the ABC fares in Canada they were as low as they could go.

Mr. Mazankowski: Right.

Mr. C. Taylor: When he talks about reducing fares by one-third, he is talking about getting the regular fare down to the seat sale price. He will only tap those markets which he can tap with his big airplanes; in other words, he will move in and out of Calgary, Edmonton and Vancouver to Montreal, Ottawa and Toronto. He wants complete freedom to do that, and his position does not surprise me at all.

Mr. Benjamin: To hell with . . .

Mr. Mazankowski: I know Mr. Benjamin has no love for Mr. Ward, but he . . .

The Chairman: Let us not get into that because I . . .

Mr. Mazankowski: Then he should not mumble.

The Chairman: I was just going to suggest to Mr. Benjamin that he could have his say in a moment.

Mr. Mazankowski: All right. I was just taking over your job here.

Mr. C. Taylor: So it does not surprise me that Mr. Ward has taken the position he has because of the type of operation he has and because of the fact that he will move in and out of the markets in the leisure travel season with total freedom.

The Chairman: Your supplementary, Mr. Gustafson.

Mr. Gustafson: It would seem the argument for Air Canada has always been that they were able to service the areas which would not otherwise be serviced by airlines. Now you tell me

[*Traduction*]

nolisés jouissent d'une liberté totale quant à l'accès au marché et à la possibilité d'offrir des tarifs à rabais, sont avoir à prouver, comme c'est le cas aujourd'hui, qu'il y a nécessité. Je remarque que M. Ward ne demande pas à devenir un transporteur à horaire régulier.

M. Mazankowski: Non, c'est un fait, mais il y a une différence: il ne le demande pas dans le cadre de la réglementation actuelle.

Le président: Monsieur Gustafson voudrait poser une courte question complémentaire.

M. Mazankowski: Puis-je en poser une autre?

N'est-il pas vrai que M. Ward dispose essentiellement d'un seul marché, celui des voyageurs pour le loisir, tandis que les transporteurs réguliers, eux, ont deux marchés: les voyageurs pour le loisir et les autres. Tout comme vous, c'est de la capacité excédentaire qu'il se sert pour ces vols nolisés. Vous avez donc des tarifs réguliers et des tarifs nolisés, ce qui n'est pas le cas de M. Ward. Lui compte essentiellement sur les voyageurs pour le loisir et les choses seront toujours plus difficiles pour lui du point de vue de la concurrence car il a un handicap.

Le président: Monsieur Taylor.

M. C. Taylor: Je dois bien me garder de parler au nom de Max Ward. Je pense qu'hier, un représentant de Max Ward a dit à l'audience que les tarifs ABC au Canada avaient atteint un minimum au-dessous duquel on ne pouvait pas descendre.

M. Mazankowski: C'est juste.

M. C. Taylor: Quand M. Ward parle de réduire les tarifs d'un tiers, il parle de ramener les tarifs réguliers au niveau des tarifs à rabais. Il ne pourra s'assurer que les marchés qui conviennent à ses gros appareils. En d'autres termes, il partira de Calgary, Edmonton et Vancouver vers Montréal, Ottawa et Toronto. Il veut avoir pleine liberté de faire cela et sa position ne m'étonne pas du tout.

M. Benjamin: Au diable . . .

M. Mazankowski: Je sais que M. Benjamin ne porte pas M. Ward dans son coeur mais . . .

Le président: N'abordons pas cette question car . . .

M. Mazankowski: Il ne devrait cependant pas grommeler.

Le président: Je voulais tout simplement dire à M. Benjamin qu'il aura l'occasion de prendre la parole dans un instant.

M. Mazankowski: Très bien. Je me mêlais de ce qui ne me regarde pas.

M. C. Taylor: Il n'est donc pas étonnant que M. Ward ait adopté cette position étant donné les services qu'il offre et étant donné qu'il pourra intervenir sur le marché tout à fait librement pendant la saison des vacances.

Le président: Monsieur Gustafson, votre question complémentaire.

M. Gustafson: Air Canada s'était toujours enorgueillie de desservir les régions que les autres compagnies ne desservaient pas. Voilà que vous dites que les petites compagnies aériennes,

[*Text*]

that the little small-business airlines, like Frontier Airline who is selling cheaper fares than you are, are the people who are competing better in the industry, while you have tied up all the main full fare where the population is, opposite exactly to what Mr. Benjamin is saying here. In fact, the small-business airlines are doing a better job of competing for the business.

Now, we are in a major problem in this country. Big business and big government are putting . . . You know what the deficit is; you see what your own deficit is, and I guess John Bulloch is right: Maybe small business will have to teach us an economic lesson. You have indicated very clearly in your comments this morning that the small airlines are providing the cheap fares and are also providing the service.

Mr. C. Taylor: First of all, I think I would somewhat question whether or not Frontier is a small airline, because by American standards they are a fairly good-sized airline, and I think we should put the American system in context. United Airlines is two and one-half times the size of the Canadian airline system, not just Air Canada, but the whole airline system, so some of the so-called regionals and nationals in the U.S. are as big as we are.

• 1230

Mr. Gustafson: Do you fly to Prince Albert or to North Battleford? There are airlines flying into those towns.

The Chairman: Mr. Gustafson. Mr. Deniger.

M. Deniger: Merci, monsieur le président.

J'ai écouté tantôt les remarques de mon collègue de LaSalle, M. Campbell, qui parlait du vice-président de *People Express*, qui n'était peut-être pas très heureux de servir du café une fois de temps en temps, mais je tiens à rappeler aux membres du Comité que ceux qui ont acheté des actions de *People Express* au cours des deux dernières années les ont vu quadrupler. Leur salaire n'a peut-être pas augmenté de plus que 5 ou 6 p. 100 par année, mais la valeur de leurs actions est de 400 p. 100 plus élevée.

Monsieur Jeanniot, il y a quelques semaines, M. Pierre Franche est venu témoigner et il nous a dit qu'ils avaient tenté un test, parmi les cadres supérieurs de VIA Rail. Ils avaient décidé, une certaine journée, et cela, à la surprise générale, de remplacer des employés à bord d'un train ou à un comptoir de vente. Avez-vous déjà pensé faire le même test?

M. Jeanniot: Oui, mais je pense qu'il y a une différence fondamentale entre les cadres de VIA Rail et ceux d'Air Canada. La plupart d'entre nous sont passés par la base, tandis que, dans le cas des cadres de VIA Rail, c'est une expérience assez nouvelle. Je ne veux pas dire par là qu'aller faire un tour comme agent de bord, ne serait pas une mauvaise chose, mais évidemment, nous avons beaucoup plus de secteurs que VIA Rail. Chez eux, l'entretien est fait par —ou du moins i'était jusqu'à très récemment parce que les ateliers ne sont pas encore construits— . . . Nous avons beaucoup plus de catégories, et il s'agirait donc de décider si, une fois l'an, nous allons

[*Translation*]

comme la Frontier, offre des prix plus intéressants que vous, soutiennent mieux la concurrence dans le secteur parce que vous devez desservir les grands centres très populeux et c'est en contradiction avec ce que dit M. Benjamin. En fait, les petites compagnies aériennes soutiennent beaucoup la concurrence.

Au Canada, nous faisons face à un problème majeur. Nous sommes affublés de grosses entreprises, de gros appareils gouvernementaux . . . Vous connaissez le déficit gouvernemental et vous connaissez le vôtre. Je pense que John Bulloch a raison: les petites entreprises ont peut-être une leçon économique à nous donner. Vous avez dit ce matin que les petites compagnies aériennes offraient des tarifs plus intéressants tout en maintenant un bon service.

M. C. Taylor: Tout d'abord, je ne pense pas que l'on puisse dire que Frontier soit une petite compagnie car, si on applique les critères américains, c'est une compagnie de bonne taille et l'on ne devrait pas oublier le contexte américain. La société *United Airlines* à elle seule est deux fois et demi plus grande que tout le réseau aérien canadien—je ne parle pas d'Air Canada mais du réseau aérien dans son ensemble. Donc certains des transporteurs régionaux et nationaux américains sont aussi importants que tout notre réseau.

M. Gustafson: Est-ce que vous desservez Prince Albert ou North Battleford? Car il exite des lignes aériennes qui desservent ces deux villes.

Le président: Monsieur Gustafson. Monsieur Deniger.

Mr. Deniger: Thank you, Mr. Chairman.

I was listening to the remarks made by my colleague from LaSalle, Mr. Campbell, who was saying that the vice-president of *People Express* was perhaps not very pleased to serve coffee occasionally. However, I would like to remind committee members that people who bought shares in *People Express* in the last two years have seen their shares quadruple in value. Their salary may have gone up only 5% or 6% a year, but the value of their shares has gone up by 400%.

A few weeks ago, Mr. Jeanniot, Mr. Pierre Franche came before the Committee and said that the senior officials of VIA Rail had tried an experiment. They decided that on a particular day, and this came as a complete surprise to everyone, they would replace the attendants on a train or at a sales wicket. Have you ever thought of trying the same experiment?

Mr. Jeanniot: Yes, but I do think there is an essential difference between the officials at VIA Rail and those at Air Canada. Most of us came up from the bottom, whereas the officials at VIA Rail are fairly new in their jobs. I do not mean to imply that it would be a bad thing to take a turn as a flight attendant, but of course it must be remembered that we have many more sectors than VIA Rail. In their case, maintenance is done by—or at least it was until very recently, because the new workshops have not yet been built . . . We have many more categories, and so we would have to decide if we were going to sell tickets, repair an engine or do some such task

[*Texte*]

vendre des billets, réparer un moteur ou faire quelque chose du genre. Donc, voilà pour la première différence.

En outre, la plupart des cadres d'Air Canada ont 20, 25 ou 30 ans et ont commencé au bas de l'échelle, comme le président et moi-même d'ailleurs, dans des conditions très particulières.

M. Deniger: Je serais curieux d'avoir votre opinion, et je ne pense pas que vous en ayez pris connaissance, mais vers la mi-janvier, sur le réseau américain *PBS*, lors d'une émission intitulée *Wall Street Report*, on a passé une demi-heure en compagnie d'analystes financiers américains à étudier l'incidence de la déréglementation sur l'industrie aéronautique américaine. Pour employer l'expression du marché de la bourse, *they were very bullish* à propos de cette industrie et conseillaient à la plupart des gens qui écoutaient l'émission d'acheter, en 1984, des actions dans une série de compagnies.

Or, tantôt, vous avez cité des chiffres indiquant le pourcentage du coût des salaires et des bénéfices marginaux de certains transporteurs américains. De mémoire, les chiffres que vous m'avez mentionnés ne correspondent pas aux chiffres de l'émission de *Wall Street Report*, mais je me trompe peut-être, car il ne s'agit peut-être pas des mêmes compagnies non plus. Comme vous disposez de moyens que je n'ai pas, je me demandais s'il serait possible d'obtenir le ruban magnétoscopique de cette émission pour nous permettre d'en discuter lors de votre prochaine visite au Comité, dans un mois ou deux. Il semble, monsieur Jeanniot, que les États-Unis, après une période difficile d'adaptation à la déréglementation, y font face maintenant parce qu'ils ont pris les mesures pour justement être plus concurrentiels.

Je pense aussi qu'il n'est pas utile de comparer les tarifs de point A à point B aux États-Unis à un point B à point C au Canada, parce qu'il ne s'agit pas du tout de la même situation. Ce qui est important, c'est de savoir, comme ligne de front, que ce sont les forces du marché qui vont déterminer le prix. Si personne ne veut aller à bord de l'avion, ce sera une autre compagnie plus petite et ainsi de suite. Il faudrait les forces du marché avec un avion pour le marché, et une compagnie pour le marché.

M. Gustafson a raison de dire que souvent il vaut mieux être plus petit. Vous savez fort bien que dans les petites municipalités, on préférerait avoir un petit avion et plusieurs envolées par jour qu'un gros avion, une fois par jour.

C'est tout, monsieur le président. Il ne s'agit pas d'une question mais d'une simple remarque.

M. Jeanniot: Oui, cela me semblait plutôt une remarque, monsieur Deniger.

Le président: Monsieur Jeanniot, voulez-vous faire une observation aussi?

M. Jeanniot: Peut-être une observation très rapide, monsieur le président.

Phénomène curieux, toutefois, en dépit du fait que l'industrie américaine en général a eu trois années de pertes d'affilée, le président Taylor l'a souligné précédemment, lorsqu'ils ont

[*Traduction*]

once a year. That is the first important difference that I wanted to point out.

In addition, most Air Canada officials have 20, 25 or 30 year experience, and started at the bottom of the ladder, just as the president and myself did, under rather unique circumstances.

Mr. Deniger: I would be interested in hearing your opinion on a program broadcast on the American network, *PBS*, around the middle of January. I do not believe you saw the program, which was entitled *Wall Street Report*, and which was a half-hour look at financial analysts on the impact of deregulation on the American air industry. In stock market jargon, they were very bullish about the industry, and were advising most viewers to purchase shares in a series of companies in 1984.

Earlier you quoted figures showing what percentage of the costs of American air carriers were represented by salaries and fringe benefits. I may be wrong, but the figures you mentioned are not the same as those given on the *Wall Street Report* program to which I am referring. Perhaps the figures were not for the same airlines. Since you have resources that I do not have, I was wondering whether it might be possible to get a copy of the program to screen so that we could talk about it at your next appearance before the Committee in a month or two. It would appear, Mr. Jeanniot, that after a difficult period of adapting to deregulation, airlines in the United States are now dealing with it, precisely because they have taken steps to be more competitive.

I see no point in comparing fares between point A and point B in the United States with fares between point B and point C in Canada, because the situation in each country is completely different. The important point is to realize that the market will determine prices. If no one wants to take a certain airline, a smaller company will fill the gap, and so on. The forces of the marketplace will decide which plane is suitable for which market, and which company for which market.

Mr. Gustafson is right in saying that often the smaller airlines are in a better position. You know very well that in small communities, people prefer to have a small airplane with several flights a day to a large airplane with only one flight a day.

That is all I had to say, Mr. Chairman. That is just a comment rather than a question.

Mr. Jeanniot: Yes, I thought it seemed more like a comment, Mr. Deniger.

The Chairman: Would you like to make a comment as well, Mr. Jeanniot?

Mr. Jeanniot: Yes, perhaps I will make a very brief comment, Mr. Chairman.

It is curious to note that despite the fact that the American industry as a whole has experienced three consecutive years of losses, as Mr. Taylor was mentioning a little earlier, when they

[*Text*]

besoin de nouvelles actions, ils n'ont pas de difficulté à aller sur le marché de l'argent et à en trouver.

• 1235

Je pense qu'en dépit du fait que la rentabilité des lignes aériennes a toujours été dans les catégories les plus basses des industries, il y a quand même une expectative chez le public. On se dit que cela ne peut pas aller plus bas, que cela va monter, qu'il y a un coup d'argent à faire. Je pense qu'il y a un certain dynamisme là-dedans. Mais au-delà de cela, je ne suis pas familier avec le renseignement du *Wall Street Journal* que vous m'avez donné. J'essaierai de l'obtenir, et nous pourrons en discuter à ce moment-là.

M. Deniger: C'est tout. Merci.

Le président: Merci, monsieur Deniger.

Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman . . .

The Chairman: Briefly, please.

Mr. Benjamin: I hope I can have the same 11 minutes Maz had.

The Chairman: One has just gone!

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, you will recall that this committee submitted a report on domestic air policy for Canada, on which I was a minority of one. It was a typical Canadian Mackenzie King kind of report, deregulation if necessary but not necessarily deregulation. I think what is annoying me, through all this, is the comparison with what is happening in the States, that it could happen in Canada. In the first place, they have a smaller geographical area, a less severe climate, and a market 10 times the size of Canada's. So, to try to fit a Canadian model into an American one is insanity.

What deregulation . . .

The Chairman: I cannot help but interrupt here. I will give you your time, but I cannot help but interrupt, because I think we have to set the record straight: The report of this committee—and I am not sure that it is even procedurally correct for Mr. Benjamin to comment on it as a report of this committee when he was part of the committee. Be that as it may, I simply want to point out that the report of this committee did not suggest, or come close to suggesting, the kind of regime that pertains today in the U.S., or that pertained at that time.

Mr. Benjamin: I did not say the report said that; I did say that all the talk here has been about deregulation, the amount of deregulation we have had in Canada so far—for example, the opening up of routes to more than one airline in the name of so-called competition, and there has been a lot of that occur in the last few years.

I want to tell you, Mr. Taylor, and the rest of the committee, in places like Regina and Saskatoon and London and Moncton, with two or three airlines operating in and out of

[*Translation*]

need new shares, they have no trouble going to the money market to obtain them.

I think that despite the fact that airlines have always been one of the least profitable industries, the public does have some expectations about airlines. People think that the value of stocks cannot drop below a certain point, that they will increase in value again, and that there is money to be made. I think that this phenomenon leads to a certain dynamism. However, I am not familiar with the *Wall Street Report* program to which you referred. I will try to obtain it, and we could then talk about it at our next meeting.

Mr. Deniger: That is all I had to say. Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Deniger.

Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président . . .

Le président: Soyez bref, s'il vous plaît.

M. Benjamin: J'espère que je peux avoir 11 minutes comme M. Mazankowski les a eues.

Le président: Vous venez de gaspiller une minute déjà!

M. Benjamin: Monsieur le président, vous vous souviendrez que ce Comité a présenté un rapport sur la politique concernant le transport aérien intérieur, avec lequel j'étais le seul à ne pas être d'accord. Il s'agissait d'un rapport typiquement canadien à la Mackenzie King, c'est-à-dire que nous avons préconisé la déréglementation si nécessaire, mais pas nécessairement la déréglementation. Ce qui m'agace, c'est qu'on continue à dire que ce qui se passe aux États-Unis pourrait se passer au Canada. Tout d'abord, l'étendue des États-Unis est moins importante, le climat est moins rigoureux, et le marché est dix fois plus important. Il est donc absurde d'essayer de comparer la situation canadienne à la situation américaine.

Quelle déréglementation . . .

Le président: Je ne peux faire autrement que de vous interrompre ici. Je vais vous donner le temps auquel vous avez droit, mais je me dois de vous interrompre car à mon avis il faut bien préciser les choses. Le rapport du Comité—et d'ailleurs je ne suis même pas certain que M. Benjamin soit admissible à faire des commentaires sur un rapport du Comité, alors qu'il était membre du Comité. Quoi qu'il en soit, je tiens simplement à souligner que le rapport du Comité n'a pas du tout proposé le genre de régime qui existe aux États-Unis à l'heure actuelle, ou qui existait à l'époque.

M. Benjamin: Je n'ai pas dit que le rapport faisait une telle recommandation. J'ai dit pourtant qu'il a été question ici de la déréglementation, du degré de déréglementation qui existe déjà au Canada. Par exemple, parfois on a permis à plus d'une ligne aérienne de desservir certains trajets pour encourager une prétendue concurrence. Cela s'est passé maintes fois depuis quelques années.

Je tiens à vous dire, à vous monsieur Taylor, et aux autres membres du Comité, que dans des endroits comme à Regina, Saskatoon, London et Moncton, où il y a maintenant deux ou

[*Texte*]

them, we have got worse schedules, fewer flights, fewer seats and they all charge the same fare. It has not meant a damn bit of good for a place like Regina, I can tell you.

Would you not agree, Mr. Taylor, that, in the end, everybody will agree that we are going to have even better and more thorough regulations regarding safety and the kind of equipment used. Do you not agree that, no matter what happens, we are going to have to have some regulations on who is getting in and getting out of routes, that we will have to have some regulation as to what places are served? That we are going to have some regulation so that there are non-discriminatory fare increases or decreases, so that there are not fares that are available in one place but not in another? Would you not agree that that is going to have to be regularized?

Mr. C. Taylor: First of all, there is no question but what safety will need to be regulated always. I do not think anyone would disagree with that. We would also agree that, as the systems become more complex, the level of inspection and regulation surrounding safety will probably increase. I think even in the U.S., Mr. Benjamin, when we talk about the sunset of the CAB being the end of regulation, it simply means a sunset of that particular agency, but with other agencies, namely the Department of Transportation in the U.S., picking up the continuing regulation. For the areas that you refer to, even in the U.S. they have a program, which they refer to as the program for smaller communities, where they need to have a national policy in order to ensure that service is provided. They have a subsidy policy, which means there has to be a level of regulation. The U.S. spent something like $50 million last year in subsidies. So there has to be a level of regulation.

• 1240

I think what we are saying is that we do not disagree with a lot of the things that have been said—that airlines should be more responsive to the marketplace; that the regulations should be simplified so there is greater freedom for us to move in the marketplace. In a country like Canada, where we have 3 communities of over a million population and the U.S. have 42 communities of over a million population, our biggest route is something like sixty-seventh on the list in the U.S. So we have more of a national concern, I think, and therefore some form, some level of regulation. I think what we are looking for is the minimal effective level of regulations.

Mr. Benjamin: Right. The kind of things that annoy me here are what I call discriminatory. I have some figures here that just apply to western Canada, but I suspect they would also apply in Atlantic Canada, northern Ontario, and so forth. In the period 1980 to 1982, that two-year period, for the short-

[*Traduction*]

trois lignes aériennes, les horaires sont pires, il y a moins de vols, moins de places, et toutes les lignes aériennes ont le même tarif. Je puis vous dire que le fait d'être desservi par plusieurs lignes aériennes n'a pas du tout profité à une ville comme Regina.

N'êtes-vous pas d'accord pour dire, monsieur Taylor, qu'en fin de compte, tout le monde va être d'avis qu'il va falloir avoir de meilleurs règlements concernant la sécurité et le genre d'équipement utilisé? N'êtes-vous pas d'accord, que quoi qu'il arrive, il va falloir avoir une certaine réglementaion concernant l'octroi des trajets, et les endroits qui seront desservis? Il va falloir avoir une certaine réglementation pour s'assurer que les augmentations ou les réductions de tarif sont faites de façon non discriminatoire, pour faire en sorte que les mêmes tarifs soient appliqués dans toutes les villes faisant partie du réseau? Ne seriez-vous pas d'accord pour dire qu'il faut quand même qu'il y ait une certaine normalisation?

M. C. Taylor: Tout d'abord, il ne fait pas de doute qu'il faut toujours des règlements concernant la sécurité. À mon avis, personne ne saurait être en désaccord là-dessus. Nous sommes également d'avis qu'à mesure que les réseaux deviennent plus complexes, le niveau d'inspection et de réglementation concernant la sécurité va probablement augmenter. Je pense que même aux États-Unis, monsieur Benjamin, certains disent que la caducité du *Civil Aeronautics Board* équivaut à la fin de la réglementation. Cependant, il s'agit simplement de la caducité de cet organisme, mais il y aura d'autres organismes, c'est-à-dire le minstère des Transports aux États-Unis, qui assumera la responsabilité de la réglementation. Vous avez fait allusion au service dans certaines petites villes. Même aux États-Unis, il existe une politique nationale pour s'assurer que les petites collectivités sont desservies. Il existe une politique de subvention aux États-Unis, ce qui veut dire qu'il doit y avoir quand même un certain degré de réglementation. L'année dernière, les États-Unis ont dépensé environ 50 millions de dollars en subventions. Tant qu'il y a un certain degré de réglementation.

Nous ne sommes pas en désaccord avec beaucoup des points qui ont été soulevés—à savoir que les lignes aériennes devraient être plus sensibles au marché et que les règlements devraient être simplifiés pour que nous ayons une plus grande latitude au sein du marché. Dans un pays comme le Canada, où il n'y a que trois agglomérations, ayant une population supérieure à un million d'habitants alors qu'aux États-Unis, où il y a 42 agglomérations ayant une population de plus d'un million, notre trajet le plus important se classe 67ème aux États-Unis. Puisque nous avons une vocation nationale, nous avons également une certaine réglementation. Ce que nous recherchons, c'est le niveau minimal de réglementation efficace.

M. Benjamin: C'est cela. Ce qui m'énerve, ce sont les situations que j'appelle discriminatoires. J'ai ici des chiffres concernant l'Ouest du Canada, mais j'imagine qu'ils s'appliqueraient également dans les provinces Atlantiques, dans le Nord de l'Ontario, etc. Entre 1980 et 1982, dans le cas des

[*Text*]

haul, 600-kilometre flights, the average rate of increase in fares was 12%; for 1,200 kilometres, 13%. For the 2,400 kilometres—that is Toronto to Vancouver—it is 3%. So fare increases for people who live in places like Regina and Saskatoon and Winnipeg, and who travel back and forth between the triangle are faced with fare increases four times as high as the long haul, Toronto to Vancouver.

Should there not be a little more consideration of sort of a modest form of cross-subsidization so there would be a better balance? I appreciate they cannot be exactly the same in terms of percentage increases, but a better balance. I consider that discriminatory, and I imagine if one were to look at the figures in the Atlantic region it would be the same thing.

Mr. C. Taylor: I think there are two things that affect that, Mr. Benjamin, and I would suggest that under a totally deregulated environment you would find the ranges even accelerated, because what you have on the long-haul flights is where you have the charters moving in—the people like Max Ward moving in—sort of starting the price wars we are all familiar with. The other carriers are not about to stand around and watch the market disappear, so where you get the price wars is in the long- haul, higher-density markets. You do not get people like that coming into the shorter haul, the minimal-sized markets. So you get a situation in the marketplace, which has been fairly rampant in the U.S. where they have been losing money for three years in a row, substantial sums of money, something like over $700 million in 1982, where you get the downward pressures on the pricing as a result of excess capacity.

I cannot help but comment, Mr. Benjamin, on the question of Regina and Saskatoon, and the fact that you had three carriers in there. You will note . . .

Mr. Benjamin: One of them left us.

Mr. C. Taylor: —that we have been there consistently throughout.

Mr. Benjamin: Right. You are the one we can depend on. CP Air cried their heads off for years to get in there, and when they did and as soon as things got a little bit tough they pulled out like that, overnight. Nice deregulation.

Mr. Chairman . . .

The Chairman: Your final question, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Yes. A final short comment and then a final question.

It was Max Ward who told this committee years ago, and told the country, that he did not want any domestic market; he did not want any scheduled routes; he did not want any subsidy—just leave me alone. Now he is running back here wanting to take some cream off the top on flights when they

[*Translation*]

trajets courts, c'est-à-dire de 600 kilomètres, le taux d'augmentation moyen des tarifs était de 12 p. 100; dans le cas des trajets de 1,200 kilomètres, le taux était de 13 p. 100. Dans le cas des trajets de 2,400 kilomètres—c'est-à-dire de Toronto à Vancouver, le taux d'augmentation n'a été que de 3 p. 100. Donc les augmentations de tarif pour les gens qui voyagent entre Régina, Saskatoon et Winnipeg sont quatre fois plus importantes que celles qui s'appliquent aux longs trajets entre Toronto et Vancouver.

Ne devrait-on pas envisager la possibilité d'avoir davantage recours à une sorte d'interfinancement, pour mieux équilibrer les choses? Je sais que les taux d'augmentation de tarif ne peuvent pas être les mêmes partout, mais ils pourraient être mieux équilibrés. À mon avis, il s'agit là de la discrimination, et je pense que si on examinait les chiffres pour la région Atlantique, on constaterait le même phénomène.

M. C. Taylor: Je pense qu'il y a deux facteurs qui entrent en jeu, monsieur Benjamin. À mon avis, avec la déréglementation totale, ces différences entre les taux d'augmentation de tarif seraient plus importantes. Dans le cas des longs trajets, il faut faire face à la concurrence des compagnies d'affrètement, et des gens comme Max Ward qui lancent les guerres de prix que nous connaissons tous. Les autres transporteurs ne vont pas rester là à ne rien faire pendant qu'ils perdent des clients. Donc les guerres de prix se font sur les longs trajets, les marchés à haute densité. Les compagnies d'affrètement ne s'intéressent pas aux courts trajets, avec des marchés minimes. Aux États-Unis, cette tendance à diminuer les prix à cause d'une capacité excédentaire s'est traduite par des pertes considérables pour les lignes aériennes pendant trois années consécutives. Il s'agit de plus de 700 millions de dollars en 1982.

Je me dois de faire un commentaire, monsieur Benjamin, sur la situation à Régina et à Saskatoon. Vous avez dit qu'il y avait trois transporteurs aériens dans ces villes. Vous remarquerez . . .

M. Benjamin: Il y en a un qui est parti.

M. C. Taylor: . . . que nous avons toujours desservi ces villes.

M. Benjamin: C'est exact. C'est sur Air Canada que l'on peut compter. CP Air a exercé des pressions pendant des années pour avoir ces trajets, mais dès qu'elle les a eus, et dès qu'elle a commencé à avoir quelques petits problèmes, elle est partie du jour au lendemain. C'est beau, la déréglementation.

Monsieur le président . . .

Le président: Ce sera votre dernière question, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Oui. J'ai un bref commentaire, et une dernière question.

C'est Max Ward qui a dit au Comité il y a des années, et qui a dit au pays, qu'il ne s'intéressait pas du tout au marché intérieur, ni aux services à horaire fixe, ni aux subventions. Il nous a dit qu'il voulait simplement qu'on le laisse tranquille. Maintenant, lorsque cela lui convient, il veut profiter de la situation et offrir des vols en partance de Montréal, de Toronto

[*Texte*]

suit him, out of places like Montreal, Toronto and Vancouver. To heck with him! Where was he when we needed him?

Mr. Chairman, I want to ask Mr. Taylor what disciplinary action has been taken and what kind of discipline was taken against any of the flight crews on the Regina incident, the Gimli incident, or the Cincinnati incident.

The Chairman: Mr. Taylor.

• 1245

Mr. C. Taylor: I want to be fairly careful how we handle this because certainly the Gimli incident is still under inquiry and the discipline is still under appeal.

Mr. Benjamin: Was that pilot not suspended?

Mr. C. Taylor: Let me just say that there was discipline taken on the crew in the Gimali incident; there was discipline taken on the the Regina incident and I would prefer, Mr. Chairman, if you will permit me to leave it at that.

The Chairman: I think in fairness I would permit you to leave it at that. It might be appropriate, Mr. Benjamin, at a later appearance of Air Canada but since the investigations are still going on . . .

Mr. Benjamin: No. No. Since the investigation is going on, why do you not wait with your disciplining until after the investigation?

Mr. C. Taylor: No the discipline is . . .

Mr. Benjamin: In my opinion he should get a decoration rather than discipline.

Mr. C. Taylor: As far as I am concerned, Mr. Benjamin, the company conducted its own inquiry within a week; it is within the company's right to discipline its own employees, which we did, and I stand by that.

The Chairman: On that, I think, we will call a halt. I want to express the gratitude of the committee to the witnesses this morning, through you Mr. Taylor. I think we have had a pretty good session here this morning and I must say that I admire your endurance. Thank you very much.

Mr. C. Taylor: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: The committee is adjourned to the call of the Chair.

[*Traduction*]

et de Vancouver. Qu'il aille se faire voir? Où était-il lorsqu'on avait besoin de lui?

Monsieur le président, j'aimerais demander à M. Taylor quelles mesures disciplinaires ont été prises contre les équipages de conduite dans le cas des accidents qui se sont produits à Regina, à Gimli et à Cincinnati.

Le président: Monsieur Taylor.

M. C. Taylor: Je tiens à faire attention à ce sujet car l'incident de Gimli fait toujours l'objet d'une enquête et les mesures disciplinaires font toujours l'objet d'un appel.

M. Benjamin: Le pilote n'a-t-il pas été suspendu?

M. C. Taylor: Je dirais simplement que nous avons pris des mesures disciplinaires contre l'équipage de l'avion dans l'affaire Gimli et aussi dans l'affaire Regina et je préfèrerais m'en tenir à cela, si vous le permettez, monsieur le président.

Le président: Je crois que ce n'est que juste que vous puissiez vous en tenir à cela. Peut-être lors d'une autre comparution des témoins d'Air Canada, monsieur Benjamin, mais puisque l'enquête est toujours en cours . . .

M. Benjamin: Non. Non. Puisque l'enquête est en cours, pourquoi n'attendez-vous pas la fin de cette enquête avant de prendre des mesures disciplinaires?

M. C. Taylor: Non, ces mesures sont . . .

M. Benjamin: À mon avis, il devrait être décoré plutôt que de subir des mesures disciplinaires.

M. C. Taylor: La société a fait sa propre enquête en une semaine et elle a certainement le droit de prendre des mesures disciplinaires à l'égard de ses propres employés, ce que nous avons fait, et j'appuie cette décision.

Le président: Je crois que nous allons nous arrêter là. Je voudrais remercier les témoins de ce matin et M. Taylor. Je crois que nous avons eu une bonne séance et je dois dire que j'admire votre endurance. Nous vous remercions.

M. C. Taylor: Merci, monsieur le président.

Le président: La séance est levée jusqu'à nouvel ordre.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 7

Tuesday, March 13, 1984

Chairman: Maurice A. Dionne

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 7

Le mardi 13 mars 1984

Président: Maurice A. Dionne

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Transport

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transports

RESPECTING:

Main Estimates 1984-85: Votes 65, 70, 75 and 80—Air Transportation Program under TRANSPORT

CONCERNANT:

Budget principal 1984-1985: crédits 65, 70, 75 et 80—Programme des transports aériens sous la rubrique TRANSPORTS

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

Second Session of the
Thirty-second Parliament, 1983-84

Deuxième session de la
trente-deuxième législature, 1983-1984

Canada Post Postage paid
Postes Canada Port payé
Book rate
Tarif des livres
K1A 0S9
OTTAWA

If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnements et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

From Air Canada:

Mr. Claude I. Taylor, President and Chief Executive Officer.

Mr. Pierre J. Jeanniot, Executive Vice-President and Chief Operating Officer.

Mr. Denis J. Groom, Senior Vice-President, Finance and Planning.

D'Air Canada:

M. Claude I. Taylor, président-directeur général.

M. Pierre J. Jeanniot, vice-président général.

M. Denis J. Groom, premier vice-président, Finances et Planification.

Available from the Canadian Government Publishing Centre, Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

En vente: Centre d'édition du gouvernement du Canada, Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 7

Tuesday, March 13, 1984

Chairman: Maurice A. Dionne

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule nº 7

Le mardi 13 mars 1984

Président: Maurice A. Dionne

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Transport

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transports

RESPECTING:

Main Estimates 1984-85: Votes 65, 70, 75 and 80—Air Transportation Program under TRANSPORT

CONCERNANT:

Budget principal 1984-1985: crédits 65, 70, 75 et 80—Programme des transports aériens sous la rubrique TRANSPORTS

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

Second Session of the
Thirty-second Parliament, 1983-84

Deuxième session de la
trente-deuxième législature, 1983-1984

36175—1

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Maurice A. Dionne

Vice-Chairman: Robert Bockstael

MEMBERS/MEMBRES

Eva Côté
Pierre Deniger
Michael Forrestall
Hon. Don Mazankowski
Patrick Nowlan
Marcel Ostiguy
Sid Parker
Charles Turner

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Maurice A. Dionne

Vice-président: Robert Bockstael

ALTERNATES/SUBSTITUTS

John Campbell (*LaSalle*)
Léopold Corriveau
Jack Ellis
Len Gustafson
Maurice Harquail
Gérald Laniel
Bill McKnight
Paul McRae
Keith Penner
Ray Skelly

(Quorum 6)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 69(4)(*b*)

On Tuesday, March 6, 1984:
Mrs. Côté replaced Mr. Flis;

On Tuesday, March 13, 1984:
Mr. Parker replaced Mr. Benjamin;
Mr. Skelly replaced Mr. Althouse.

Conformément à l'article 69(4)*b*) du Règlement

Le mardi 6 mars 1984:
Mme Côté remplace M. Flis;

Le mardi 13 mars 1984:
M. Parker remplace M. Benjamin;
M. Skelly remplace M. Althouse.

Published under authority of the Speaker of the
House of Commons by the Queen's Printer for Canada

Available from the Canadian Government Publishing Centre, Supply and
Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre
des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

En vente: Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

ORDER OF REFERENCE

Tuesday, February 21, 1984

ORDERED,—That Transport Votes 1, 5, 10, 15, 20, 25, 30, 35, 40, 45, 50, 55, L60, 65, 70, 75, 80, 85, 90, 95, 100, 105, 110, L115, 120 and 125 for the fiscal year ending March 31, 1985 be referred to the Standing Committee on Transport.

ATTEST

Le Greffier de la Chambre des communes

C.B. KOESTER

The Clerk of the House of Commons

ORDRE DE RENVOI

Le mardi 21 février 1984

IL EST ORDONNÉ,—Que les crédits 1, 5, 10, 15, 20, 25, 30, 35, 40, 45, 50, 55, L60, 65, 70, 75, 80, 85, 90, 95, 100, 105, 110, L115, 120 et 125, Transports, pour l'année financière se terminant le 31 mars 1984, soient déférés au Comité permanent des transports.

ATTESTÉ

Le Greffier de la Chambre des communes

C.B. KOESTER

The Clerk of the House of Commons

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, MARCH 13, 1984
(9)

[*Text*]

The Standing Committee on Transport met at 3:40 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne (*Northumberland—Miramichi*), presiding.

Members of the Committee present: Mr. Bockstael, Mrs. Côté, Messrs. Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Nowlan, Parker and Turner.

Alternates present: Messrs. Campbell (*LaSalle*), Gustafson, Harquail and McRae.

Other Members present: Messrs. Flis and St. Germain.

Witnesses: *From the Department of Transport*: Mr. G.M. Sinclair, Administrator, Canadian Air Transportation Administration and Mr. G.Y. Sebastyan, Assistant Administrator, Airport and Construction.

The Order of Reference, dated Tuesday, February 21, 1984, being read as follows:

ORDERED,—That Transport Votes 1, 5, 10, 15, 20, 25, 30, 35, 40, 45, 50, 55, L60, 65, 70, 75, 80, 85, 90, 95, 100, 105, 110, L115, 120 and 125 for the fiscal year ending March 31, 1985 be referred to the Standing Committee on Transport.

It was agreed,—That Votes 1, 5, 10, 15, 20, 25, 30, 35, 40, 45, 50, 55 and L60 be allowed to stand.

By unanimous consent, the Committee considered Votes 65, 70, 75 and 80—Air Transportation Program under TRANSPORT.

The witnesses answered questions.

On motion of Mr. Bockstael, it was agreed,—That the following schedule of meetings relating to the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1985, be adopted:

TUESDAY, MARCH 13, 1984

*tb3:30 p.m.Votes 65, 70, 75 and 80
Air Transportation Program.

THURSDAY, MARCH 15, 1984

*tb9:30 a.m. and
11:00 a.m.Votes 10, 15, 20, 25, 30, 35,
40, 45, 50, 55 and L60
Marine Transportation Program.

TUESDAY, MARCH 20, 1984

*tb9:30 a.m. and
11:00 a.m.Votes 85, 90, 95, 100, 105, 110 and L115
Surface Transportation Program.

THURSDAY, MARCH 22, 1984

*tb3:30 p.m.Votes 1 and 5
Departmental Administration Program.

The Honourable Lloyd Axworthy, Minister of Transport, will be appearing on that day.

TUESDAY, MARCH 27, 1984

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 13 MARS 1984
(9)

[*Traduction*]

Le Comité permanent des transports se réunit, ce jour à 15 h 40, sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland—Miramichi*), (*président*).

Membres du Comité présents: M. Bockstael, Mme Côté, MM. Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Nowlan, Parker et Turner.

Substituts présents: MM. Campbell (*LaSalle*), Gustafson, Harquail et McRae.

Autres députés présents: MM. Flis et St. Germain.

Témoins: *Du ministère des Transports*: M. G.M. Sinclair, administrateur, Administration canadienne des transports aériens; M. G.Y. Sebastyan, administrateur conjoint, Aéroports et construction.

Voici l'ordre de renvoi du mardi 21 février 1984:

IL EST ORDONNÉ,—Que les crédits 1, 5, 10, 15, 20, 25, 30, 35, 40, 45, 50, 55, L60, 65, 70, 75, 80, 85, 90, 95, 100, 105, 110, L115, 120 et 125, Transports, pour l'année financière se terminant le 31 mars 1985, soient déférés au Comité permanent des transports.

Il est convenu,—Que les crédits 1, 5, 10, 15, 20, 25, 30, 35, 40, 45, 50, 55 et L60 soient réservés.

Par consentement unanime, le Comité étudie les crédits 65, 70, 75 et 80—Programme des transports aériens inscrits sous la rubrique des TRANSPORTS.

Les témoins répondent aux questions.

Sur motion de M. Bockstael, *il est proposé*,—Que l'horaire des séances relatives au Budget principal portant sur l'année financière qui se terminera le 31 mars 1985 soit le suivant:

LE MARDI 13 MARS 1984

*tb15 h 30Crédits 65, 70, 75 et 80
Programme des transports aériens.

LE JEUDI 15 MARS 1984

*tb9 h 30 et
11 heuresCrédits 10, 15, 20, 25, 30, 35
40, 45, 50, 55 et L60
Programme du transport maritime.

LE MARDI 20 MARS 1984

*tb9 h 30 et
11 heuresCrédits 85, 90, 95, 100, 105, 110 et L115
Programme des transports de surface.

LE JEUDI 22 MARS 1984

*tb15 h 30Crédits 1 et 5
Programme de l'administration centrale.

L'honorable Lloyd Axworthy, ministre des Transports, comparaîtra ce jour-là.

LE MARDI 27 MARS 1984

*tb9:30 a.m. and
11:00 a.m.Votes 120 and 125
Canadian Transport Commission.

Questioning was resumed;

At 5:25 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

*tb9 h 30 et
11 heuresCrédits 120 et 125
Commission canadienne des transports.

L'interrogatoire des témoins se poursuit.

A 17 h 25, le Comité suspend les travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(*Recorded by Electronic Apparatus*)

[*Texte*]

Tuesday, March 13, 1984

• 1535

The Chairman: Order, please.

For those who may not have attended Transport committee meetings before, the committee can hear evidence without a quorum being present provided that there are representatives from the government party and the Official Opposition party.

• 1540

Our order of reference relating to the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1985, reads as follows:

That Transport Votes 1, 5, 10, 15, 20, 25, 30, 35, 40, 45, 50, 55, L60, 65, 70, 75, 80, 85, 90, 95, 100, 105, 110, L115, 120, and 125 for the fiscal year ending March 31, 1985 be referred to the Standing Committee on Transport.

Now, since there is a quorum, is it the wish of the committee, in view of the fact that the air administration are witnesses today, that we stand Votes 1, 5, 10, 15, 20, 25, 30, 35, 40, 45, 50, 55, and L60? Is that agreed?

Some Hon. Members: Agreed.

The Chairman: I shall call Votes 65, 70, 75, and 80.

TRANSPORT

A—Department—Air Transportation Program

Vote 65—Air Transportation—Operating expenditures..... $344,878,000

Vote 70—Air Transportation—Capital expenditures $372,652,000

Vote 75—Air Transportation—the grants listed in the Estimates and contributions $48,063,000

Vote 80—Air Transportation—Capital expenditures $121,732,000

The Chairman: So for the information of members of the committee, questions or comments in today's proceedings should relate to Votes 65, 70, 75, and 80. If the committee wishes to consider these votes together, I need unanimous consent so that all four of the votes can be considered. Is that agreed?

Some Hon. Members: Agreed.

The Chairman: Agreed. Thank you.

Again it is my pleasure to welcome before the committee Mr. Gordon Sinclair, the Administrator of the Canadian Air Transportation Administration. I would ask Mr. Sinclair to introduce his colleagues to the committee, and if he has an

TÉMOIGNAGES

(*Enregistrement électronique*)

[*Traduction*]

Le mardi 13 mars 1984

Le président: À l'ordre, s'il vous plaît.

Pour ceux qui n'auraient jamais participé à des réunions du Comité des transports, ce Comité peut entendre des témoins sans qu'il y ait quorum, à la condition que des représentants du Parti gouvernemental et de l'Opposition officiel soient présents.

Notre ordre de renvoi concernant le budget principal des dépenses pour l'exercice se terminant le 31 mars 1985 est le suivant:

Que les crédits 1, 5, 10, 15, 20, 25, 30, 35, 40, 45, 50, 55, L60, 65, 70, 75, 80, 85, 90, 95, 100, 105, 110, L115, 120 et 125 du ministère des Transports pour l'exercice financier se terminant le 31 mars 1985 soient renvoyés au Comité permanent des transports.

Puisqu'il y a quorum, le Comité souhaite-t-il, étant donné que ce sont les représentants de l'administration des transports aériens qui sont nos témoins aujourd'hui, que nous remettions à plus tard l'étude des crédits 1, 5, 10, 15, 20, 25, 30, 35, 40, 45, 50, 55, et L60? D'accord?

Des voix: D'accord.

Le président: Je mets donc en délibération les crédits 65, 70, 75 et 80.

TRANSPORT

A—Ministère—Programme des transports aériens

Crédit 65—Transport aérien—Dépenses de fonctionnement . $344,878,000

Crédit 70—Transport aérien—Dépenses en capital $372,652,000

Crédit 75—Transports aériens—Subventions incrites au Budget et contributions.....$48,063,000

Crédit 80—Transports aériens—Dépenses en capital $121,732,000

Le président: Donc, pour votre gouverne, vos questions et vos commentaires d'aujourd'hui ne devraient porter que sur les crédits 65, 70, 75 et 80. Si vous souhaitez étudier ces crédits tous ensemble, j'ai besoin de votre consentement unanime. D'accord?

Des voix: D'accord.

Le président: D'accord. Merci.

Une fois de plus j'ai le plaisir d'accueillir devant notre Comité M. Gordon Sinclair, l'administrateur de l'administration canadienne des transports aériens. Je demanderais à M. Sinclair de nous présenter ses collaborateurs et s'il a une

[*Texte*]

opening statement to proceed with it; if not, we will go immediately to questions.

Mr. G.M. Sinclair (Administrator, Canadian Air Transportation Administration): Thank you, Mr. Chairman. With me are Mr. Robert Lafleur, Assistant Administrator, Aviation Regulation; Mr. Dick St. John, Deputy Air Administrator; and Dr. Steve Sebastyan, Assistant Administrator for Airports and Construction. Mr. Chairman, I have no opening statement to make. I am prepared to respond to questions from the members.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Sinclair.

Mr. Nowlan.

Mr. Nowlan: Mr. Chairman, I am glad that Mr. Sinclair and his associates are here in a very important area of transport, in view of the dollars that are spent. I have questions on three areas: one of a general nature, looking at the highlights of the department in an overview; the second is more specific as to Mirabel; and the third is even more specific and even on a narrower perspective—that is, the Lester Pearson Airport in Toronto.

My first question, Mr. Chairman, I am going to use pretty much as a guide to Part III of the Estimates. In the overview of the program highlights for 1984-1985 and in the five matters raised there I wonder, in lieu of an opening . . .

The Chairman: Order, please.

Mr. Nowlan: Yes, that is a good idea. Just because you get promoted is no sign for you to be ill-mannered.

That digression aside, I quite understand not having an opening statement; I think it is better to get right into the questions. But I would like the comments of Mr. Sinclair or the officials with him as to the progress and status of the highlights set out in the program overview for the air administration, found in 4-4. I perhaps can just give the headings. The first matter has to do with the framework for civil aviation safety by continuing the implementations of the Dubin report. You have it in front of you, do you?

I wonder, Mr. Chairman, if Mr. Sinclair could tell the committee in effect the status of implementing the recommendations of Dubin—how many have, how many are to come. The second matter has to do with the installation and the implementation of the major radar modernization project, RAMP. Then the other is airport facilities, in a general way. It is mainly those first two I am very interested in—in a quick synoptic way.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I would be happy to report on any and all of those items. With respect to item one, concerning the Commission of Enquiry on Aviation Safety, we have been progressing well on that issue. At this point in time 142 of the 247 recommendations have been completed.

[*Traduction*]

déclaration préliminaire de la faire maintenant sinon, nous passerons immédiatement aux questions.

M. G. M. Sinclair (Administrateur, Administration canadienne des transports aériens): Merci, monsieur le président. J'ai avec moi M. Robert Lafleur l'administrateur adjoint responsable de la réglementation aérienne; M. Dick St. John, le sous-administrateur; et M. Steve Sebastyan, l'administrateur adjoint responsable des aéroports et de la construction. Monsieur le président, je n'ai pas de déclaration préliminaire. Je suis prêt à répondre aux questions des députés.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Sinclair.

Monsieur Nowlan.

M. Nowlan: Monsieur le président, je suis heureux de la présence de M. Sinclair et de ses collaborateurs qui représentent un domaine très intéimportant des transports si on considère les sommes d'argent qui lui sont consacrées. J'ai trois questions à poser: la première de caractère général concernant les points saillants de l'aperçu du programme du Ministère; la deuxième plus précise portant sur Mirabel et la troisième encore plus précise portant sur l'aéroport Lester Pearson de Toronto.

Pour ma première question, monsieur le président, je me servirai comme le guide de la partie III du Budget. Dans l'aperçu des points saillants du programme pour 1984-1985, il y a cinq objectifs et plutôt que de . . .

Le président: À l'ordre, s'il vous plaît.

M. Nowlan: Oui, c'est une bonne idée. Ce n'est pas parce que vous venez de recevoir une promotion qu'il vous faut mal vous conduire.

Cette digression mis à part, je comprends qu'on ne nous fasse pas de déclaration préliminaire, je pense qu'il est préférable de passer directement aux questions. Cependant, j'aimerais que M. Sinclair ou ses collaborateurs nous indiquent où en est la réalisation de ces objectifs énoncés dans les points saillants de l'aperçu du programme des transports aériens qu'on trouve à la page 4-5. Il suffit peut-être que j'en donne simplement les titres. Le premier concerne le renforcement de la structure de la sécurité de l'aviation civile par la mise en oeuvre des recommandations du rapport Dubin. Vous avez ce document, n'est-ce pas?

Monsieur le président, je me demande si M. Sinclair pourrait nous dire où en est la mise en oeuvre des recommandations Dubin—combien ont été mises en oeuvre et combien doivent encore l'être. Le deuxième concerne l'installation et la mise en oeuvre de l'important programme de modernisation des radars (R.A.M.P.). Le troisième concerne d'une manière générale les installations aéroportuaires. Ce sont principalement ces deux premiers objectifs qui m'intéressent—un rapide tableau synoptique.

M. Sinclair: Monsieur le président, je me ferai un plaisir de répondre. Pour ce qui est du premier objectif concernant la commission d'enquête sur la sécurité aérienne, les progrès sont satisfaisants. 142 des 247 recommandations ont déjà été mises en oeuvre.

[*Text*]

• 1545

We have under active process of implementation a further 59 recommendations that I hope would be virtually completed by the end of this calendar year. There are another 42 recommendations of Dubin which are dependent on the passage of the amendments to the Aeronautics Act which we hope will be presented to this Parliament in due course. There are a final two recommendations, one dealing with RAMP, which is the second item, and a further which is a long-range project.

So we are making good progress in that particular area. A great deal of work, as I said, has been done; a lot of work is under way. We see no major problems with the implementation of the recommendations we have under way. Our major priority now is to finish the work on the Aeronautics Act and get it up to the Minister and approved by Cabinet for introduction to Parliament.

Mr. Nowlan: Just to proceed and explore that general answer—and I appreciate it was a general answer; my question was a general question . . . but in implementing the recommendations of Dubin—and you gave the figures; and this obviously may get into more of a policy area than the witness can tell us . . . certainly one of the recommendations was the creation of an air safety investigation board, a Canadian air safety board, which we have done through Parliament. But in the Act—and certainly Mr. Dubin wanted the chairman of that board, or the Minister responsible for that board, to be other than the Minister of Transport. Can Mr. Sinclair, the witness, comment on the fact that—this is from my memory now, but I think the Minister of Transport is the Minister responsible for the Canadian air safety transport board. Can he give me a rationale for why that has happened, which is counter to the recommendation of Mr. Justice Dubin?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, Mr. Nowlan is correct that the Minister of Transport is the designated Minister. On why he is the designated Minister, I think that would be a question more appropriately directed to the Minister of Transport.

Mr. Nowlan: I must say I can understand that answer, because I suppose it gets into policy. The reasoning of Mr. Justice Dubin on not having the Minister of Transport as the Minister responsible was pretty clear. I guess I have to explore that further with the Minister. I know Mr. Sinclair is pretty familiar with the reasoning and rationale of Mr. Justice Dubin, but it is a policy matter.

Let us put a specific question, then; because you read those numbers off pretty quickly. I do not have Mr. Justice Dubin's report in front of me, but are there other recommendations of Mr. Justice Dubin that in the implementation of the recommendation there is such a change in the intent as there is in that recommendation on the Minister's being responsible for the Canadian air safety board?

[*Translation*]

Cinquante-neuf recommandations supplémentaires devraient être, je l'espère, pratiquement mises en oeuvre d'ici la fin de l'année civile. Quarante-deux autres recommandations Dubin dépendent de l'adoption des modifications apportée à la Loi sur l'aéronautique qui nous l'espérons seront présentées au Parlement en temps utile. Il reste deux dernières recommandations, l'une concernant le programme RAMP, c'est-à-dire le deuxième objectif, et l'autre un programme à long terme.

Les progrès sont donc satisfaisants dans ce domaine particulier. Comme je l'ai déjà dit, beaucoup de travail a déjà été fait, et beaucoup de travail est encore en cours. La mise en oeuvre des dernières recommandations ne devrait pas nous poser de problème majeur. Notre priorité actuelle est de mettre la dernière touche à nos travaux sur la Loi sur l'aéronautique, les transmettre au ministre et qu'il les fasse approuver par le Cabinet pour présentation au Parlement.

M. Nowlan: Vous venez de me donner une réponse générale—il est vrai que ma question était elle même d'ordre général. Pour revenir à cette mise en oeuvre des recommandations de la Commission Dubin—vous m'avez donné des chiffres et il est fort possible que le témoin ne puisse nous en dire plus car c'est une question politique—une de ces recommandations était la création par le Parlement d'un bureau d'enquête sur la sécurité aérienne, d'un bureau canadien de la sécurité aérienne. Cependant, dans la loi—M. Dubin lui-même tenait à ce que le président de ce bureau, ou à ce que le ministre de tutelle de ce bureau ne soit pas le ministre des Transports. M. Sinclair peut-il nous dire pourquoi—je fais appel à ma mémoire maintenant, mais je crois que c'est le ministre des Transports qui est le ministre de tutelle du bureau canadien de la sécurité aérienne. Peut-il m'expliquer la raison de cette décision qui est contraire à la recommandation du juge Dubin?

M. Sinclair: Monsieur le président, M. Nowlan a raison, c'est le ministre des Transports qui a été désigné comme ministre de tutelle. Quant à savoir pourquoi, je pense qu'il serait plus convenable de poser directement la question au ministre des Transports.

M. Nowlan: Je comprends votre réponse car cela touche à la politique. Le raisonnement du juge Dubin indiquant pourquoi il ne tenait pas à ce que cela soit le ministre des Transports était très clair. Je suppose qu'il me faudra en débattre avec le ministre. Je sais que M. Sinclair connaît très bien les arguments du juge Dubin, mais c'est une question politique.

Permettez-moi alors de vous poser une question précise car vous avez cité ces chiffres assez rapidement. Je n'ai pas ici le rapport du juge Dubin, mais y a-t-il d'autres recommandations qui ont fait l'objet de modifications au niveau de l'intention de la même manière que pour celle recommandant que le ministre n'ait pas la tutelle de ce bureau canadien de la sécurité aérienne?

[*Texte*]

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, as far as any of the recommendations are concerned for which I have direct responsibility, there is no change in the intent.

Mr. Nowlan: But you would agree with me, although you cannot, because of your position, tell me why, there certainly is a difference in the recommendation about having what Minister responsible for the board—from the rationale and reasoning of Mr. Justice Dubin to what we have actually done.

Mr. Sinclair: Mr. Dubin recommended that there be another course of action; but I am sure there is good and sufficient cause for the present decision, and I am sure if you were to take that up with the Minister of Transport he would be glad to discuss it.

Mr. Nowlan: Without beating around the bush, Mr. Sinclair, because you are experienced before these hearings, and I am not trying to put you on the spot; I just want you to be factual—the fact of the matter is we did not follow Mr. Justice Dubin in that specific. We did not follow not only the wording but the intent and the recommendation of Mr. Justice Dubin about the Minister responsible. You cannot tell us the reason, because that is a policy decision. Is that not a fair way of summarizing it?

Mr. Sinclair: That is fair way, yes.

Mr. Nowlan: Okay.

Mr. Sinclair: That is a matter of the record.

Mr. Nowlan: Okay. I am not very provocative today here, but let us come to our favourite airport in terms of controversy and dollars, and that is Mirabel.

Mr. Sinclair: Did you wish to discuss some of the other highlights that you asked me about previously?

• 1550

Mr. Nowlan: I would like to touch on RAMP before we leave the generality, but I do not know how my time is running.

The Vice-Chairman: You have another five minutes.

Mr. Nowlan: In terms of the RAMP program, how is the status of that implementation?

Mr. Sinclair: The RAMP program is proceeding very satisfactorily, and on time. We have effective project approval from the government. We have funding authority. We have gone out to tender with the final two contractors. Their bids are in now and are in the process of evaluation. We will be proceeding towards a contract award within, I would expect, the next two months.

Mr. Nowlan: Is there still a 10-year time limit to have this program completed?

Mr. Sinclair: Yes, Mr. Chairman, there is an extensive time phasing of the program over approximately eight to nine years, which was the original plan, and is still the plan. It is based upon the ability of the manufacturers to produce and install,

[*Traduction*]

M. Sinclair: Monsieur le président, pour ce qui est des recommandations dont j'ai la responsabilité directe, il n'y a pas de modification au niveau des intentions.

M. Nowlan: Vous conviendrez cependant avec moi, bien que vous ne puissiez me dire pourquoi du fait de votre position, qu'il y a certes une différence entre la recommandation concernant le ministre devant avoir la tutelle de ce bureau, conformément aux arguments du juge Dubin et ce qui s'est passé dans la réalité.

M. Sinclair: M. Dubin a recommandé autre chose mais je suis certain que cette décision a été prise pour de bonnes raisons et je suis certain que si vous en parliez au ministre des Transports il se ferait un plaisir d'en discuter avec vous.

M. Nowlan: Cessons de tourner en rond, monsieur Sinclair. Vous avez l'expérience de ces audiences et je n'essaie pas de vous mettre sur la sellette. Je veux simplement que vous nous disiez la vérité. La vérité est que nous n'avons pas suivi la recommandation du juge Dubin. Non seulement n'avons-nous pas suivi la lettre de la recommandation du juge Dubin quand au ministre de tutelle mais également l'intention. Vous ne pouvez pas nous dire pourquoi car c'est une décision politique. N'est-ce pas un juste résumé de la situation?

M. Sinclair: Oui.

M. Nowlan: D'accord.

M. Sinclair: C'est la réalité.

M. Nowlan: D'accord. J'ai l'air très doux aujourd'hui mais parlons de notre aéroport favori, tant sur le plan de la controverse que des dollars, Mirabel.

M. Sinclair: Souhaitiez-vous discuter de certains des autres faits saillants sur lesquels vous m'avez posé des questions?

M. Nowlan: J'aimerais parler du programme RAMP avant que nous ne laissions les généralités, mais je ne sais combien de temps il me reste.

Le vice-président: Il vous reste cinq minutes.

M. Nowlan: Où en est ce programme de modernisation des radars?

M. Sinclair: Le programme RAMP avance de manière très satisfaisante et le calendrier est respecté. Ce projet a été officiellement approuvé par le gouvernement. Les fonds ont été dégagés. Nous avons fait un appel d'offres auprès des deux derniers entrepreneurs. Nous avons maintenant reçu leurs offres et nous sommes en train de les évaluer. Nous attribuerons ce contrat au cours des deux prochains mois, je l'espère.

M. Nowlan: Le calendrier d'exécution de ce programme est-il toujours de dix ans?

M. Sinclair: Oui, monsieur le président, l'exécution de ce programme à très long terme devrait s'étendre sur 8 à 9 ans, ce qui était prévu à l'origine, et ce qui est toujours prévu. Cela dépend de la capacité de production et d'installation des

[*Text*]

and ourselves to integrate, the 41 different sites into the whole national system.

Mr. Nowlan: I thought of another item, a subject-matter. In terms of Mirabel, Mr. Chairman to the witness, that deficit is some $48 million in this estimate year, and it has been in the high forties and low fifties almost from the start, has it not? I wonder if the witness could tell the committee, if he has it there, and if not perhaps he would send it later by letter, just what has been the total operating deficit of Mirabel from its start.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I do not have that figure offhand. The actual figure for 1982-1983 was some $29 million. The figure for 1983-1984 is approximately $43.9 million; and the figure for 1984-1985 is estimated to be about $48.2 million.

Mr. Nowlan: In other years it has been $50 million and $52 million.

Mr. Sinclair: It has been between the $40 million to $50 million category fairly consistently.

Mr. Nowlan: I wonder, Mr. Chairman, not to take too much time today, if Mr. Sinclair or his officials could send a letter to the committee, or certainly to me to the committee, giving a summary of the operating losses of Mirabel since it was officially opened.

The Vice-Chairman: You want a tabulation since its opening.

Mr. Nowlan: Yes.

The Vice-Chairman: Will you be able to do that, Mr. Sinclair, and send it to the Clerk of the Committee for circulation to all members?

Mr. Sinclair: Yes, sir.

The Vice-Chairman: Thank you.

Mr. Nowlan: All right, let us come to the Pearson Airport, and this is a little more provocative question. It obviously, perhaps, involves a policy matter of the minister or the Prime Minister, but I want to ask very directly to Mr. Sinclair, who is in charge of the air program for the department: Were you in any way consulted before that announcement was made?

Mr. Sinclair: I was asked for opinions and advice; yes.

Mr. Nowlan: Before the announcement was made?

Mr. Sinclair: Yes, sir.

Mr. Nowlan: Have you been asked for opinions and advice on other airports as to the naming or renaming of them?

Mr. Sinclair: No, sir.

Mr. Nowlan: How long before the announcement was made by the Prime Minister were you so consulted?

Mr. Sinclair: I do not recall the exact length of time.

Mr. Nowlan: But are we talking about a day or two, or are we talking about six months or a year, since we last met here as a committee?

[*Translation*]

fabricants et de notre propre capacité à intégrer les 41 différents sites à l'ensemble du réseau national.

M. Nowlan: Passons à un autre sujet, Mirabel. Monsieur le président, il est prévu que le déficit pour cette année sera de l'ordre de 48 millions de dollars, et le déficit a toujours été de 40 à 50 millions depuis le début, n'est-ce pas? Le témoin pourrait-il nous dire, et s'il n'a pas ces chiffres, il pourrait peut-être nous les envoyer plus tard par lettre, quel a été exactement le total du déficit d'exploitation de Mirabel depuis le début.

M. Sinclair: Monsieur le président, je n'ai pas ce chiffre. Le chiffre pour 1982-1983 était de l'ordre de 29 millions de dollars. Pour 1983-1984 d'environ 43,9 millions de dollars et pour 1984-1985 selon les prévisions, environ 48,2 millions de dollars.

M. Nowlan: Il y a eu d'autres années où ce déficit a été de 50 millions et de 52 millions de dollars.

M. Sinclair: Le déficit a toujours oscillé de manière constante entre 40 et 50 millions de dollars.

M. Nowlan: Monsieur le président, ne voulant pas consacrer trop de temps à cette question aujourd'hui, M. Sinclair ou ses collaborateurs pourraient-ils envoyer une lettre au Comité, ou m'envoyer une lettre au Comité, indiquant les pertes d'exploitation de Mirabel depuis son ouverture officielle?

Le vice-président: Vous voulez ces chiffres depuis l'ouverture.

M. Nowlan: Oui.

Le vice-président: Pourrez-vous le faire, monsieur Sinclair, et l'envoyer au greffier du Comité pour distribution à tous les députés?

M. Sinclair: Oui, monsieur.

Le vice-président: Merci.

M. Nowlan: Très bien, passons à l'aéroport Pearson, et c'est une question un peu plus délicate. De toute évidence, peut-être, il s'agit d'une décision politique prise par le ministre ou le premier ministre, mais je tiens à demander directement à M. Sinclair qui a la responsabilité du programme de transport aérien pour le ministère: vous a-t-on de quelque manière que ce soit consulté avant de faire cette annonce?

M. Sinclair: On m'a demandé avis et conseils, oui.

M. Nowlan: Avant que l'annonce ne soit faite?

M. Sinclair: Oui, monsieur.

M. Nowlan: Vous a-t-on demandé votre avis et vos conseils concernant le nom ou le nouveau nom d'autres aéroports?

M. Sinclair: Non, monsieur.

M. Nowlan: Combien de temps avant que cette annonce ne soit faite par le premier ministre avez-vous été ainsi consulté?

M. Sinclair: Je ne m'en souviens pas exactement.

M. Nowlan: Un jour, deux jours avant ou six mois, un an avant, depuis que nous nous sommes rencontrés pour la dernière fois en Comité?

[*Texte*]

Mr. Sinclair: I have been consulted a number of times when this subject has come up over the past several years. This is not the first time the subject-matter has come up.

Mr. Nowlan: Does the department not have a policy on the naming of airports that avoids prominent public figures?

Mr. Sinclair: No, sir, I do not think there is a policy to that effect, because there are certain airports in the country that do have personal names attached to them, such as, for example, the Jack Garland airport in North Bay.

Mr. Nowlan: Which is not one of the major . . .

Mr. Sinclair: It has not been a recent practice, but to my knowledge there is no policy against that kind of thing.

• 1555

Mr. Nowlan: So you are telling the committee that there is no policy within the department on the naming of airports in Canada. It is just an ad hoc arrangement.

Mr. Sinclair: I would not describe it as an ad hoc arrangement. You asked whether there was any policy against naming airports . . .

Mr. Nowlan: No, that is the negative. I am asking . . .

Mr. Sinclair: —after individuals, and I answered no, there is not.

Mr. Nowlan: I am asking the other way around; I do not care about being against or for one, I just want to know if there is a policy. Is there a memorandum? Is there a piece of paper somewhere within the Department of Transport that outlines general procedures for the naming of airports? That is all I am asking.

Mr. Sinclair: Not to my knowledge is there any such policy or paper. It has never been an issue, except with the Pearson International Airport, which we have beome involved in.

Mr. Nowlan: This is getting a little trickier, but you cannot tell us, this committee, when you were consulted about . . . ? Why were you consulted about the naming of the airport if there is no policy to involve yourself with? Were you consulted about the cost of the change? Were you consulted about . . . ? Why were you consulted?

Mr. Sinclair: We were consulted to see if there were any technical reasons why that would become a problem. We were consulted with respect to what we would have to do to effect the change. We were consulted about how long it would require for the change to be effected.

Mr. Nowlan: And what did you advise as to the cost of the change?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I would suggest that any advice that we gave the Minister is in the nature of privileged information. We gave him several alternatives.

[*Traduction*]

M. Sinclair: J'ai été consulté à plusieurs reprises lorsque cette question a été évoquée au cours des dernières années. Ce n'est pas la première fois qu'elle est évoquée.

M. Nowlan: Le ministère n'a-t-il pas une politique recommandant d'éviter de donner comme nom aux aéroports celui de personnalités connues?

M. Sinclair: Non, monsieur, je ne pense pas qu'il y ait une politique à cet effet, car certains aéroports du pays portent le nom de personnes comme par exemple, l'aéroport Jack Garland de North Bay.

M. Nowlan: Ce n'est pas un des principaux . . .

M. Sinclair: Ce n'est pas une pratique courante, mais à ma connaissance aucune politique ne l'interdit.

M. Nowlan: Donc, selon vous, il n'y a aucune politique au Ministère concernant le nom donné aux aéroports canadiens. C'est une question de circonstances.

M. Sinclair: Je ne dirais pas que c'est une question de circonstances. Vous m'avez demandé s'il y avait une politique interdisant de donner comme nom aux aéroports . . .

M. Nowlan: Non, ce que vous me dites est négatif. Ce que je vous demande . . .

M. Sinclair: . . . celui de personnes, et j'ai répondu par la négative.

M. Nowlan: Je vous pose la question dans l'autre sens; peu m'importe que cela soit pour ou contre, je veux simplement savoir s'il existe une politique. Y a-t-il une note à ce sujet? Y a-t-il un document quelque part au ministère des Transports décrivant les procédures générales à suivre pour les noms des aéroports? C'est ce que je vous demande.

M. Sinclair: À ma connaissance, il n'existe pas de politique de ce genre ni de documents. Cela n'a jamais posé de problèmes, à part l'aéroport international Pearson auquel nous avons été mêlés.

M. Nowlan: Cela devient un petit peu plus compliqué; mais vous ne pouvez pas nous dire, dire à ce Comité quand vous avez été consultés? . . . Pourquoi avez-vous été consultés quant au nom donné à cet aéroport s'il n'y a pas de politique? Vous a-t-on consulté au sujet des dépenses que cela entraînerait? Avez-vous été consultés? Pourquoi avez-vous été consultés?

M. Sinclair: Nous avons été consultés pour déterminer si certaines raisons techniques pourraient poser un problème. Nous avons été consultés quant à ce que nous aurions à faire pour apporter cette modification. Nous avons été consultés quant au temps qu'il faudrait pour apporter cette modification.

M. Nowlan: Quel a été votre avis alors quant à la dépense?

M. Sinclair: Monsieur le présidnt, je me permettrai de dire que tout conseil que nous prodiguons au ministre constitue une information privilégiée. Nous lui avons présenté plusieurs options.

[*Text*]

Mr. Nowlan: We are talking about estimates here. I agree on advice, but we have dollars and cents involved in change and surely we are entitled to ask what the change cost. That is not a policy matter; that is a fact, as a result of the policy question. As to the policy question, I agree with you, you are not the one to answer that, but surely you are the one to tell us what the change cost. Do you have estimates of what the change would cost to rename Vancouver, to rename Ottawa?

The Vice-Chairman: Mr. Nowlan, that is your last question. You will have to go on the second round—after he answers it.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, the costs that we will incur in this fiscal year only amount to a few thousand dollars with respect to changing some of the single name-plates on some of the signs around the airport. It is not a large or significant item at all.

Mr. Nowlan: This is not going to be a large, significant item in any year then, is that it?

Mr. Sinclair: I have no knowledge of any future changes that I will be asked to make. I have no amount in estimates for changing any signs in the future.

The Vice-Chairman: I would like to call on Mr. Harquail now. Mr. Harquail.

Mr. Harquail: Thank you, Mr. Chairman. I too want to welcome the officials, especially Mr. Sinclair, who has distinguished himself as a senior officer, certainly, in the task of bringing in the ports Bill. Mr. Sinclair, how long have you been the director on the air side?

Mr. Sinclair: Approximately 18 months.

Mr. Harquail: You have, no doubt, had a chance to visit Mirabel Airport?

Mr. Sinclair: Yes, I have.

Mr. Harquail: Would you agree with me that that is the ultramodern airport in North America today?

Mr. Sinclair: Mirabel is certainly one of the most functional airports you could find any place in the world today, let alone the North American continent.

Mr. Harquail: It is very modern and very efficient?

Mr. Sinclair: It is certainly modern and it certainly can handle a large volume of traffic in a very efficient manner.

Mr. Harquail: Are there some aspects of that operation that are profitable, where they do have quarters or periods of operation where they do show a profit? Along with the efficient movement of cargo and passengers, on the financial side they have shown not only efficiency in movement but also on the operations side, where there have been profits?

Mr. Sinclair: Yes, there certainly are. I think it becomes amply demonstrated, particularly in the wintertime when there

[*Translation*]

M. Nowlan: Nous étudions le budget ici. Je suis d'accord pour les conseils, mais cette modification correspond à une dépense en dollars et en cents et nous avons certes le droit de demander ce que cela coûte. Ce n'est pas une question politique c'est le résultat d'une décision politique. Pour ce qui est de la question politique, je suis d'accord avec vous, ce n'est pas à vous de répondre, mais vous êtes certainement celui qui doit nous dire combien cela coûte. Avez-vous calculé combien cela coûterait si on changeait le nom de l'aéroport de Vancouver celui de l'aéroport d'Ottawa?

Le vice-président: Monsieur Nowlan, c'est votre dernière question. Vous devrez revenir au deuxième tour—après qu'il ait répondu.

M. Sinclair: Monsieur le président, les dépenses au cours de l'année financière ne se monteront qu'à quelque milliers de dollars pour changer certaines plaques et certains des panneaux autour de l'aéroport. Ce n'est pas du tout un poste important.

M. Nowlan: Cela ne sera jamais un poste important, donc?

M. Sinclair: Je n'ai pas connaissance de modifications futures auxquelles on me demandera de procéder. Je n'ai aucun montant dans le budget pour le changement de panneaux à l'avenir.

Le vice-président: J'aimerais maintenant donner la parole à M. Harquail. Monsieur Harquail.

M. Harquail: Merci, monsieur le président. Je tiens également à souhaiter la bienvenue aux fonctionnaires surtout à M. Sinclair qui s'est lui-même distingué comme haut fonctionnaire en défendant brillamment le projet de loi sur les ports. Monsieur Sinclair, depuis combien de temps êtes-vous administrateur des Transports aériens?

M. Sinclair: Environ 18 mois.

M. Harquail: Vous avez, sans aucun doute, eu l'occasion de visiter l'aéroport Mirabel?

M. Sinclair: Oui.

M.Harquail: Conviendriez-vous avec moi que c'est l'aéroport le plus ultramoderne de l'Amérique du Nord aujourd'hui?

M. Sinclair: Mirabel est certainement un des aéroports les plus fonctionnel qu'on puisse trouver dans le monde entier quand ce ne serait que sur le continent Nord américain.

M. Harquail: Il est très moderne et très efficace?

M. Sinclair: Il est certainement moderne et il peut certainement accueillir un volume de trafic important d'une manière très efficace.

M. Harquail: Certains des services de cet aéroport sont-ils rentables, y a-t-il des trimestres ou des périodes qui mettent en évidence des bénéfices? En plus de cette efficacité au niveau du frêt et des passagers, certains des services de cet aéroport sont rentables sur le plan financier?

M. Sinclair: Oui, certainement. Je crois que la démontration a été largement faite, surtout en hiver lorsque le Nord-Est des

[*Texte*]

are significant storms in the northeastern United States and large volumes of traffic are diverted to Mirabel on a virtually no-notice basis. I think in the past that airport has shown its competence and its capability to handle that large volume of unscheduled traffic with virtually no notice, with no increase in resources, with no apparent problem at all.

• 1600

Mr. Harquail: Thank you. Mr. Chairman, I was interested in that because at one previous Transport Committee meeting I tried to get some comments from the President of Air Canada about his views on the efficiencies and the operations of that particular airport. In light of all the negative comment that has been made over the last number of years, what I call a false impression or false image made to the general public, that is, from listening to what is said, given out to the general public, one would think that is not an efficient operation, that it is not a good airport. I thank you for your response because, as I say, I had some difficulty in a previous meeting last year in getting a comment from the President of Air Canada on his views about that airport.

This leads me into a central area of concern that I have expressed both in the House and in committee here on the air side, with respect to safety and other questions that I posed recently to the President and Chief Executive Officer of Air Canada, Mr. Taylor. I have had occasion in the House to question Mr. Axworthy's predecessor on the subject, Mr. Pepin, and currently Mr. Axworthy with respect to the overall question of safety, but specifically with respect to the regulations and safety measures to protect the travelling public with regard to smoking in aircraft. I had varying responses. In the case of Mr. Pepin, he advised that he was going to discuss it with his colleague, the Minister of Health. In the case of Mr. Axworthy, as you are aware he has taken the high road in making public statements about his personal commitment and concern about safety and all those aspects in the industry, across the system, and he has indicated that he is having negotiations and discussions with aviation people in the U.S., his counterparts, as well as his colleague, the Minister of Health, and generally speaking he seems to be at least prepared to take a serious look at this most serious question.

The type of inquiries that I receive in the public interest in this question is there and I would like to learn through this committee, Mr. Chairman, through you today, from the man who is directly responsible and, together with Mr. Lafleur, the air regulation side; and from other officials, what type of interest and what type of commitment you people have to taking those steps. Whatever steps would be necessary to try to tighten the circle even more than it might be today and what type of movement you see and what opportunities or possibilities do you see this whole question having in trying to make sure that there is no risk when we talk about negligence and the handling of that type of material, lighters, matches, material that is used to light smoking material aboard an aircraft, when the point has been made about the abiding risks with oxygen, the explosive nature of oxygen and the volatile, highly explosive nature of aviation fuels and any other kind of error that could happen, human error, involving the permitting

[*Traduction*]

États-Unis est touché par de grosses tempêtes et qu'une grande partie du trafic est détournée sur Mirabel pratiquement sans préavis. Par le passé, cet aéroport s'est révélé en mesure d'accueillir un gros volume de traffic aérien non prévu, avec très courts préavis et cela sans nécessité d'intensifier les ressources et sans problème apparent.

M. Harquail: Merci. Si je pose la question, monsieur le président, c'est parce que lors d'une autre séance du Comité des transports j'ai demandé au président d'Air Canada de me donner son opinion sur l'efficacité de cet aéroport. Depuis quelques années en effet, on a beaucoup critiqué cet aéroport et cela a créé une fausse impression, une fausse image aux yeux du grand public. On serait porté à croire que l'aéroport n'est pas efficace, que ce n'est pas un bon aéroport. Je vous remercie de m'avoir donné cette réponse parce que l'an dernier je n'ai pas pu obtenir l'opinion du président d'Air Canada.

Cela m'amène à parler de ma principale préoccupation concernant le transport aérien. J'en ai parlé à la Chambre et en comité. Il s'agit de la sécurité et de questions connexes dont j'ai discuté récemment avec le président directeur général d'Air Canada, M. Taylor. D'autre part, j'ai eu l'occasion de poser des questions là-dessus au prédécesseur de M. Axworthy, M. Pépin, et à M. Axworthy lui-même. En matière de sécurité, je m'intéresse plus particulièrement aux règlements et aux mesures de sécurité visant à protéger le public contre les dangers de l'usage de la cigarette dans les avions. J'ai obtenu auprès des intéressés diverses réponses. M. Pepin pour sa part m'a dit qu'il allait en parler avec son collègue, le ministre de la Santé. M. Axworthy, vous le savez, a annoncé en public que cette question lui tenait à coeur comme toute question de sécurité touchant le transport aérien de près ou de loin. Il m'a répondu qu'il procédait à des négociations et à des discussions avec les autorités de l'aviation aux États-Unis, c'est-à-dire ses homologues, de même qu'avec son collègue le ministre de la Santé. En règle générale, il semble que le ministre soit prêt à étudier cette question fort grave avec sérieux.

D'après les lettres que j'ai reçues sur cette question, il semble qu'elle suscite un intérêt très fort auprès du public. Je voudrais donc en comité aujourd'hui, monsieur le président, recueillir l'opinion de la personne qui est directement responsable du transport aérien, et celle du responsable de la réglementation, M. Lafleur. Je voudrais que vous me disiez quel est votre intérêt, quel est votre engagement pour mettre en oeuvre des mesures concrètes. Je voudrais que vous me disiez ce qu'il faudrait faire de plus pour que les choses soient encore mieux surveillées. Y a-t-il des voies qui n'ont pas encore été explorées? Est-ce qu'il se dessine une nouvelle orientation pour éliminer tout risque, toute possibilité de négligence dans la manipulation de briquets ou d'allumettes, tout ce qui sert à allumer le tabac à bord des avions. On a bien souligné les risques inhérents à la présence d'oxygène, l'oxygène étant un gaz volatil et explosif, à la présence de carburant à bord des avions. Il peut se glisser des erreurs, des erreurs humaines lors

[*Text*]

of, the using of lighted materials, especially aboard a super capacity type jet such as we have today where a normal flight could have over 200 or 300 passengers on board at 30,000 or 49,000 feet . . . in that area—and where a disaster could be caused because of that? My inquiry is that if there is one scintilla of evidence that contributes to convincing us that there is even .5% of a chance that this could happen, then what would you people be prepared to do to take the necessary action to eliminate that potential, that possibility of risk?

• 1605

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I think Mr. Harquail hit the nail on the head when he used the phrase "no risk". That is the question that really concerns us. As you well know, there are no smoking regulations at the present time when any aircraft is refuelling or in the process of landing or taking off, or prior to any oxygen being used. There is supposed to be no smoking in the washrooms and in the aisles, all that kind of good thing.

The only thing that would concern us about a prohibitory on smoking is those people who would try to smoke in a clandestine manner, in an area that would not be observed, such as in washrooms or other places, and would try to conceal the evidence of that. It would therefore potentially provide a greater risk than the situation we have now. If somebody could guarantee to us that there would not be any clandestine attempts at smoking, then that would provide some degree, however small—an additional safety factor. However, we are very concerned, as are our colleagues south of the border, with driving smoking underground. That in our opinion, for whatever it is worth, is potentially a greater risk than limiting the smoking in open areas where we have it now. I recognize that is a judgment call, but that is our judgment. We are concerned about clandestine smoking by people who feel they have to have a cigarette and will take it under any circumstance.

Mr. Harquail: Mr. Sinclair, given that argument though, and you talk about zero risk . . . The statistics show that there has been a shift from 60% smokers, 40% non-smokers, to 60% non-smokers, 40% smokers. It is a democratic majority rule—the majority should have the upper hand, the majority of travellers on the aircraft who are seeking non-smoking accommodation. But if you are talking about control, which you expressed a concern of, would it not follow that there would be a much better advantage for control if the numbers were smaller, if you did consider putting on a ban or bringing in some regulation and you reduced it?

Now, you are only looking out for and supervising a smaller number. If you have an aircraft with 250 passengers and 40% are smoking . . . The personnel . . . stewardesses, pursers and others—have a responsibility of looking after all the passengers, children, babies, people with problems, the elderly, the handicapped. Surely it would be much easier to designate an area, if you had this regulation in place, where there would be all non-flammable materials used and one person assigned to watch out for this type of thing with detectors. They could watch who is coming in and out of that particular service, if

[*Translation*]

de l'usage du tabac. Il ne faut pas oublier que certains avions à réaction ont une capacité normale de 200 à 300 passagers qui volent à 30,000 ou à 40,000 pieds et toute erreur peut être catastrophique. Même s'il n'y avait qu'un risque infime qu'une catastrophe se produise, je vous demande à vous quelles sont les mesures que vous êtes prêts à envisager pour éliminer toute possibilité de risque?

M. Sinclair: Monsieur le président, M. Harquail a tout à fait raison quand il parle d'éliminer toute possibilité de risque. C'est là notre principale préoccupation. Comme vous le savez, les règlements interdisent de fumer actuellement à bord des avions au moment du plein, au moment de l'atterrissage et du décollage ou avant l'utilisation d'oxygène. On n'est censé fumer ni dans les toilettes ni dans les allées.

Voici ce qui nous inquiète. Si on interdisait carrément de fumer, les gens essaieraient de fumer clandestinement, en ce cachant, dans les toilettes ou ailleurs et ils essaieraient de faire disparaître toute trace ce qui entraînerait peut-être un risque accru. Si nous pouvions être absolument assurés que les gens n'essaieraient pas de fumer clandestinement, l'interdiction de fumer deviendrait un facteur supplémentaire de sécurité si minime soit-il. Toutefois, tout comme nos collègues américains, nous nous soucions de ne pas forcer les gens à fumer en cachette. Vous pouvez en juger vous-mêmes, mais selon nous cela comporte un risque beaucoup plus grave que de limiter l'usage de la cigarette à certains secteurs. J'en conviens, il s'agit d'un jugement que nous avons porté mais nous le maintenons. C'est l'usage clandestin de la cigarette par ceux qui ne peuvent pas s'empêcher de fumer et fumeront de toute façon qui nous inquiète.

M. Harquail: Monsieur Sinclair, vous avez parlé d'éliminer tout risque. Les statistiques montrent qu'autrefois 60 p. 100 de la population était fumeurs et 40 non-fumeurs et que c'est maintenant l'inverse. En démocratie, c'est la majorité qui l'emporte, qui doit avoir prépondérance. La majorité des voyageurs à bord des avions demande des sièges non fumeurs. Vous avez parlé de l'exercice de la surveillance, qui vous inquiète, mais n'est-il pas logique de penser qu'il est plus facile de surveiller un petit nombre de personnes au cas où l'on interdise de fumer en vertu des règlements?

Désormais, le nombre des fumeurs est bien moindre et la surveillance d'autant plus facile. Prenez l'exemple d'un appareil où se trouve 250 passagers, 40 p. 100 sont donc fumeurs et le personnel de bord, hôtesses, chefs de cabine ou autres, a la responsabilité de s'occuper de tous les passagers, enfants, nourissons, vieillards, handicapés. Il serait plus facile de désigner un secteur où, en vertu de la réglementation, il ne se trouverait aucune matière inflammable et une personne assurerait la surveillance à l'aide de détecteurs. On surveillera ainsi les allées et venues et cela serait peut-être préférable à un règlement qui pourrait inciter è la clandestinité.

[*Texte*]

there were a regulation in place, as opposed to saying, well, we might be inviting a clandestine mode.

Do you not agree that your larger percentage of risk still exists if you allow people who are first-time travellers, people who might be nervous of travelling—they take an excess of alcohol and you know what effect that has at 30,000 or 35,000 feet. It has double the effect that it has under ordinary circumstances. There is that additional risk for accident, relating to the risk aspect of this discussion. That risk is increased when people are incapcitated this way, either through nervousness of flying or by abuse or excessive use of alcohol, which can contribute to that error. This recalls that accident I am worrying about—many Canadians are worrying about the use of a lighted material, a cigarette or that type of thing.

• 1610

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, being a non-smoker myself, I have a certain hesitation in being placed in a position of being an apparent advocate for smokers, which I am not. I would be quite happy personally to see no smoking. However, under the circumstance you describe, the people on board the aircraft would still be in the position of not knowing who the smokers are, and therefore, if they went to a particularly clandestine area they would not know who to check, particularly on a large jumbo aircraft.

Once again, I have to come back to the point that it is better to be able to deal with it on a limited basis, on a restricted area in the aircraft set aside for smoking, so it is up front, so they do not have to do it in a clandestine manner. I would refer you to one example in the United States where one of the major airlines banned it completely, and then after some experiences, decided that was not the practical way to do it and re-permitted smoking so they could control it on an open basis.

The Chairman: This is your final question, Mr. Harquail.

Mr. Harquail: Thank you, Mr. Chairman.

While I appreciate Mr. Sinclair's personal remarks about smoking, I want to be clear as well. I am not interested in trampling on people's rights, but I am also talking about the equal rights of other travelling people with respect to their safety. More than Mr. Taylor's personal opinion about the fact that he is a non-smoker or your personal position, as you have explained it, that you are a non-smoker, that relates more with regard to the responsibilities of the office you hold: the overall responsibility of safety to the travelling public; your relationship vis-à-vis CTC, the Canadian regulatory body; the people who are subservient to you, the gentleman for air regulation, the new man, General Thornecroft, who will want to concern himself with the whole question of safety; and indeed, the Minister himself.

What I am trying to draw out here is: When are we going to get this kind of courage or conviction to take a serious, in-depth Canadian position—notwithstanding what the Ameri-

[*Traduction*]

Ne convenez-vous pas qu'il existe un risque très élevé étant donné qu'il y a des gens qui voyagent pour la première fois et que cela rend nerveux. Ces gens ont tendance à faire un usage abusif de l'alcool et 30,000 ou à 35,000 pieds, les effets en sont multipliés. Cela constitue donc un risque supplémentaire d'accidents car en effet, le risque s'aggrave du fait que les gens ne sont pas en pleine possession de leurs moyens parce qu'ils sont nerveux ou qu'ils ont consommé trop d'alcool. Tout cela peut multiplier les possibilités d'erreurs. Tout comme beaucoup de Canadiens, je m'inquiète quand je pense aux accidents possibles causés par l'usage de la cigarette.

M. Sinclair: Monsieur le président, pour ma part je suis non fumeur et je me trouve assez mal à l'aise d'être mis dans la position d'un défenseur apparent des fumeurs. Il n'en est rien. Personnellement, je serais ravi qu'on interdise de fumer. Toutefois, même dans la situation que vous avez décrite, le personnel de bord ne saurait pas quels sont les passagers qui sont fumeurs et par conséquent, si ces derniers allaient fumer clandestinement dans certains secteurs de l'appareil, il serait difficile d'exercer une surveillance surtout à bord des gros appareils.

Une fois de plus, je vous rappelle qu'il vaut mieux limiter les dégâts, restreindre les secteurs de l'appareil réservés aux fumeurs pour que tout soit fait au grand jour, qu'il n'y ait pas de clandestinité. Aux États-Unis, une des grandes compagnies aériennes a complètement interdit l'usage de la cigarette et après certains incidents, elle a décidé que ce n'était pas pratique et qu'il valait mieux permettre de fumer ouvertement pour mieux exercer la surveillance.

Le président: Monsieur Harquail, ce sera votre dernière question.

M. Harquail: Merci, monsieur le président.

Je comprends très bien la position personnelle de M. Sinclair à l'égard de l'usage de la cigarette mais je veux être bien compris aussi. Je ne cherche pas ici à brimer les droits des gens mais à défendre le droit, tout aussi important des gens à voyager en sécurité. Tout comme M. Taylor, vous êtes non fumeur et vous avez exprimé votre préférence personnelle. Ce qui est en cause ici ce sont vos responsabilités étant donné donné le poste que vous occupez: vous avez une responsabilité d'ensemble pour la sécurité des voyageurs. À ce titre, vous avez des rapports avec la C.C.T., l'Organisme canadien de réglementation. Il y a d'autre part des gens qui vous sont comptables, notamment le nouveau responsable de la réglementation aérienne, le général Thornecroft qui devra s'occuper de toute cette question de sécurité. Il y a par ailleurs le ministre lui-même.

Voici ce à quoi je veux en venir: Quand aurons-nous le courage et la conviction, nous Canadiens, de prendre une position sérieuse et bien pesée. Peu importe que ce que les

[*Text*]

cans and others have tried to do—to protect the travelling public in Canada who would be using this service within the air industry? What I would like to find out is that serious commitment of what you intend to do about this question.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I think I can only reiterate that we have looked seriously at this question. We have come to the opinion that, strictly from a safety point of view, we are better off with open smoking in restricted areas than trying to drive it underground. Strictly from a safety point of view, we think we are safer with the system we have rather than a total prohibition and running the risk of people who will decide to smoke in clandestine areas on board.

The Chairman: Thank you.

Mr. Harquail: I just want . . .

The Chairman: No, I am sorry, Mr. Harquail. I have to go to the next questioner. Thank you.

Mr. Harquail: I would like to get on the second round.

The Chairman: Okay. Just before I go to Mr. Parker, I should inform members of the committee that at our last steering committee we drew up a schedule of meetings. However, because of priorities of members and availability of witnesses, we have had to completely re-juggle the schedule of meetings. Therefore, in order not to be a freelance chairman, I would like to tell the members what our schedule is now. I believe you have it, so I will not read it.

But I would like a motion that the following schedule of meetings relating to the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1985, be adopted. That is the list you have.

Mr. Bockstael: I so move.

Motion agreed to.

The Chairman: Thank you. That takes me off the hook.

Mr. Parker, please.

Mr. Parker: Thank you, Mr. Chairman.

My question will be to Mr. Sinclair, if I may. First of all, I want to go on with the federal government task force which was formed in 1978 and the recommendations of that task force with regards to Part I of the Aeronautics Act.

• 1615

Until the act is amended, many deficiencies in the regulations identified by the Task Force, cannot be corrected. Also, until the Act is amended, 101 of the 2047 recommendations made by the Commission of Inquiry on Aviation Safety, the government's commission in 1981-1982, cannot be implemented.

Does that not concern you? Have you provided us with amending information to the Minister, so that we can deal with this?

[*Translation*]

Américains et les autres ont essayé de faire. Quand déciderons-nous de protéger les voyageurs au Canada? Je voudrais obtenir de vous un engagement ferme concernant ce que vous avez l'intention de faire à ce sujet.

M. Sinclair: Monsieur le président, je ne puis que répéter que nous avons étudié la question avec soin. Nous en avons conclu que du point de vue sécurité stricte, il vaut mieux restreindre l'usage de la cigarette à certains secteurs plutôt que de forcer les gens à fumer clandestinement. Du point de vue sécurité stricte, nous pensons qu'il vaut mieux maintenir les mesures actuelles que d'interdire complètement l'usage de la cigarette car cela pourrait pousser les gens à fumer clandestinement à bord de l'appareil.

Le président: Merci.

M. Harquail: Je voulais . . .

Le président: Excusez-moi, monsieur Harquail. Il me faut donner la parole à quelqu'un d'autre. Merci.

M. Harquail: Je voudrais que vous m'inscriviez au deuxième tour.

Le président: D'accord. Avant de donner la parole à M. Parker, je tiens à signaler aux membres du Comité que le Comité directeur a préparé un calendrier des séances lors de sa dernière réunion. Toutefois, nous avons dû remanier complètement ce calendrier à cause de l'emploi du temps des membres du Comité et des témoins. Par conséquent, pour bien m'acquitter de mes responsabilités de président, je tiens à vous faire part de ce calendrier. Comme vous en avez copie, je ne vais pas le lire.

Quelqu'un peut-il présenter une motion pour que le calendrier des séances portant sur le Budget principal pour l'année financière se terminant le 31 mars 1985 soit adopté. Vous avez la liste des séances.

M. Bockstael: J'en propose l'adoption.

La motion est adoptée.

Le président: Merci. Ainsi je suis couvert.

Monsieur Parker.

M. Parker: Merci, monsieur le président.

Ma question s'adresse à M. Sinclair. Tout d'abord, j'aimerais vous parler du groupe de travail du gouvernement fédéral créé en 1978 et qui a fait des recommandations concernant la partie I de la Loi sur l'aéronautique.

D'ici à ce que la loi soit modifiée, les nombreuses insuffisances des règlements mises en lumière par le groupe de travail ne peuvent être corrigées. En outre, d'ici là aussi, 101 des 2047 recommandations présentées par la Commission d'enquête sur la sécurité aérienne, qui avait été crée par le gouvernement en 1981-1982, ne peuvent être mises en oeuvre.

Cela ne vous préoccupe-t-il pas? Nous avez-vous fourni les renseignements au sujet des modifications que vous avez

[*Texte*]

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, that certainly does concern us. It has been one of our highest priorities over the last several years to rework not only the legislation, but all the regulations that pertain to that legislation. We have sent out technical drafts to industry and unions, of many segments of the Aeronautics Act; technical drafts of the new regulations that would pertain under that legislation; we have received back comment; we have had further discussions with them, and have resolved many issues. Just as recently as today, we met with one of the major unions, and we are in a high state of agreement.

With respect to the legislation itself, we are in the final stages of drafting the bill. We have approval from Cabinet, as far as the principle goes. We are in the final stages of drafting the bill. We still have to get some information from the Department of Justice to enable us to conclude it but, as I indicated earlier in my response to Mr. Nowlan, I hope we will be in a position to recommend to the Minister that this legislation be advanced to Parliament at a very early date. The Minister has indicated publicly that it is also one of his priorities.

Mr. Parker: Can you be a little more specific? Is that before the end of June? Is it before this session is completed? I think it is important that we know that.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I am in the hands of the Cabinet and the House with respect to when such legislation would be tabled. I can only say to you that as soon as we get the piece of advice that we are looking for from the Department of Justice, then it would require probably a month to six weeks at the most for us to complete our work totally, and then we would be in the hands of the Ministers and the House.

The Chairman: Mr. Parker, would you allow Mr. St. Germain to put a supplementary there?

Mr. Parker: Yes, provided it is not docked from my time.

The Chairman: No, it will not be docked from your time, sir.

Mr. St. Germain.

Mr. St. Germain: Mr. Chairman, in regard to this issue, having been involved in the flying industry—and I am still a pilot—and having spoken to people I have flown with, and they are still flying, things like smoke goggles that should have been of a higher quality—in the Air Canada incident that happened in the U.S., where that unfortunate accident took place—these things have still not been addressed. If they have been addressed, they have been addressed in the last couple or three weeks. It behooves me to figure out why you let the bureaucracy, on so critical an issue—a safety issue like this—bog the system down. There has to be an explanation. Are there just too many people, too much paper, or what is it? The thing is that the system should be streamlined to circumvent this particular thing and expedite these things.

[*Traduction*]

soumis au ministre afin que nous puissions être saisis du dossier?

M. Sinclair: Monsieur le président, cela nous préoccupe certainement. Ces dernières années d'ailleurs, la refonte non seulement de la législation, mais de tous les règlements en découlant a été l'une de nos plus grandes priorités. En conséquence, nous avons envoyé des premières versions de plusieurs parties de la Loi sur l'aéronautique à l'industrie et aux syndicats. Il s'agit des règlements découlant de la loi. En retour, les destinataires nous ont fait connaître leurs réactions, nous avons tenu de plus en plus de discussions avec eux et avons résolu bon nombre de questions. Aujourd'hui même, nous avons rencontré l'un des grands syndicats, avec lequel nous sommes tombés tout à fait d'accord.

Pour ce qui est du projet de loi lui-même, nous achevons de le rédiger. L'approbation du Cabinet nous est acquise en principe. Il nous reste encore à obtenir certains renseignements du ministère de la Justice, lesquels nous permettront de terminer la rédaction, mais comme je l'ai dit plus tôt à M. Nowlan, j'espère tout de même que nous serons en mesure de recommander au ministre de soumettre le texte définitif au Parlement très bientôt. D'ailleurs, ce dernier a fait savoir que ce dossier était une priorité pour lui aussi.

M. Parker: Pouvez-vous être un peu plus précis? Est-ce que cela arrivera avant fin juin, c'est-à-dire avant la fin de la session actuelle? Il est important que nous le sachions.

M. Sinclair: Monsieur le président, pour ce qui est de la question de la date du dépôt du projet de loi, je m'en remets à cet égard à la décision du Cabinet et de la Chambre. Tout ce que je puis vous dire, c'est qu'aussitôt que nous aurons reçu l'avis du ministère de la Justice, il nous faudra de un mois à six semaines pour terminer tout à fait notre travail, après quoi tout dépendra du calendrier des ministres et de la Chambre.

Le président: Monsieur Parker, M. St. Germain peut-il vous poser une question supplémentaire à ce sujet?

M. Parker: Oui, pourvu que cela ne soit pas prélevé à même mon temps de parole.

Le président: Non, ce ne le sera pas.

Monsieur St. Germain.

M. St. Germain: Monsieur le président, pour ce qui est de cette question, étant donné mes antécédents dans l'industrie et ma qualité de pilote que je conserve toujours, et après m'être entretenu avec d'autres pilotes encore actifs, j'ai appris que l'état de certaines pièces de matériel, comme par exemple, les lunettes antifumée n'a pas encore été amélioré depuis ce malheureux accident survenu à un transporteur d'Air Canada aux États-Unis. Si on a remédié à la situation, cela ne fait que deux ou trois semaines. J'estime qu'il est de mon devoir de vous demander pourquoi la bureaucratie immobilise le système lorsqu'il est question de choses liées à la sécurité et qui sont donc d'une importance critique. Il faut qu'il y ait une explication à cela. Est-ce parce qu'il y a trop de monde, trop de paperasses, quelle en est la cause? Le fonctionnement du

[*Text*]

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, there is no question of letting the bureaucracy bog us down. Over the last several years we have been working very closely with our colleagues in the FAA in the United States, and with others in the industry, with respect to improvements for things like goggles for the cockpit crew, for flight attendants and also some visual and breathing assistance for passengers. This has been one of many subjects in the whole area of fire, which has been the subject of intensive research and development over the last several years.

• 1620

Suffice it to say there has also been a substantial disagreement with what should be done with the many parties involved in the total process. As I say, we work very closely with our colleagues in the FAA. They have introduced or are in the process of introducing notices of proposed rule-making covering goggle and visual assists to cockpit crew, cabin attendants, and passengers. We are participating in that process and hope that we can move it on to a regulatory fruition in the not-too-distant future.

The Chairman: Mr. Parker.

Mr. Parker: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Sinclair, again, I hope you will correct me if I am wrong on some of this information, but I have been advised that in training of replacement employees in the case of a labour dispute with Wardair, the normal cabin training ground school is four weeks, plus four weeks of familiarization flights, then six months of assessment with experienced crew. The major concern of the training familiarization and assessment is for safety.

Is that correct?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I think I should elaborate. I do not agree with all those timeframes.

The Chairman: Go ahead, Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: I do not agree with the timeframes for the situation that you allude to concerning Wardair and their training of substitute flight attendants. We are very carefully monitoring that particular training to satisfy ourselves that all the standards in safety have in fact been strictly adhered to.

Mr. Parker: I guess I should go on, because this was the normal training of replacement employees for what is taking place in Canada. What I want to find out—Wardair has threatened a lockout since the 23rd of February. Replacement employee training is four days on ground, conducted in Miami, at PanAm facilities, because no Canadian facilities will allow that type of training in their facilities. The training in Miami is being conducted by employees of Wardair. The training is being inspected by six inspectors of the Ministry of Transport.

[*Translation*]

système devrait être simplifié de manière à accélérer ce genre de mesures et à éviter que ne se reproduisent ces incidents.

Le président: Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Monsieur le président, il n'est pas question de laisser la bureaucratie paralyser le système. Ces dernières années, nous avons travaillé très étroitement avec nos collègues de la F.A.A. américaine ainsi qu'avec d'autres représentants de l'industrie afin d'améliorer la qualité des lunettes destinées à l'équipage du poste de pilotage, aux agents de bord ainsi que certains appareils visuels et servant à aider les passagers à respirer. C'est l'une des choses liée aux incendies et qui ont fait l'objet de recherche et de développement très poussés ces dernières années.

Je dirai seulement qu'il y a eu désaccord assez fondamental sur le rôle que doivent jouer les nombreuses parties au processus. Je le répète, nous travaillons en très étroite collaboration avec nos collègues de la F.A.A. Ces derniers sont en train de faire circuler des avis relatifs au règlement envisagé en matière de lunettes et d'autres pièces de matériel à utiliser par l'équipage, les agents de bord et les passagers, et ils l'ont peut-être déjà fait. Quoi qu'il en soit, nous participons à ce processus et espérons qu'il aboutira bientôt à l'adoption de règlements.

Le président: Monsieur Parker.

M. Parker: Merci, monsieur le président.

Monsieur Sinclair, corrigez-moi si je fais erreur, mais à l'occasion de la formation des employés embauchés pour remplacer les grévistes de la Wardair, on m'a dit que la durée normale de la formation au sol est de quatre semaines auxquelles s'ajoutent quatre semaine de vol de familiarisation puis six mois d'évaluation par un équipage expérimenté. La principale justification des vols de familiarisation et de l'évaluation est la sécurité.

Est-ce exact?

M. Sinclair: Monsieur le président, je vais développer quelque peu car je ne suis pas d'accord avec tout ce que le député a dit au sujet des périodes de formation.

Le président: Allez-y monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Je ne suis pas d'accord avec les périodes que vous avez données pour ce qui de Wardair et de la formation qu'elle a offert à ces nouveaux agents de bord. Nous surveillons de très près la formation en question afin de nous assurer que les normes de sécurité ont été strictement respectées.

M. Parker: Je devrais peut-être poursuivre étant donné que cette formation était la même que celle dispensée à tous les employés substituts au Canada dans ce domaine. Depuis le 23 février, Wardair a menacé ses employés de lockout. Or, la formation accordée aux employés de remplacement dure quatre jours au sol, et elle a lieu à Miami, dans les installations de la Panam étant donné qu'aucune compagnie canadienne ne permet qu'on dispense ce genre de formation dans leurs établissements. La formation disponible à Miami est offerte

[*Texte*]

My question is, does Transport Canada think four days of training is sufficient to secure safety of passengers of Wardair?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I reiterate that as Mr. Parker has pointed out, these people are being trained at PanAm facilities in Florida. We are staying close to that training to make sure that training adheres to all the Canadian safety regulations. These situations present a particular difficulty for us, to be dragged into the middle of a labour-relations dispute. Our role, or the services that we can and will perform in those kinds of circumstances, are related strictly to seeing whether or not the people involved meet all the Canadian regulatory requirements. We are monitoring that process, we will continue to monitor that process, and if for any reason we are not satisfied that that process meets the Canadian regulatory requirements, we would not hesitate to take any action that was required.

Mr. Parker: The point is that Transport Canada sanctioned training of Canadians at American facilities by sending six of their inspectors down to participate in the program. They sanctioned that.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, it is not a question that we really should respond to. That is Wardair's responsibility. Our responsibility is to see whether or not those people have been trained and meet the regulatory qualifications that are stated in the Canadian regulations. It is up to the companies involved to determine how that training is going to take place. As I said previously, any training that is done in that respect, any qualifications that are required by Canadian regulations, we will stay on top of and make sure that the Canadian regulatory requirements have been met.

• 1625

Mr. Parker: Mr. Chairman, in other words, you have no objection to that kind of facility training Wardair people during this time of . . . ? And from the information I have, we are talking about very short periods of time here.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman . . .

Mr. Parker: You must be aware of that.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, it is not our role to object to what Wardair does or does not do. Mr. Parker's question is more particularly directed at Wardair. I am just saying that what we are charged with doing under the Aeronautics Act we will do professionally and we will be satisfied that however those people are deemed to be qualified meets Canadian regulatory requirements.

Mr. Parker: Mr. Chairman, I guess I will have to pursue it in a direct question. The question is this: Are you telling this committee that Wardair is making decisions on how they should be trained, and so on? You are supplying inspectors to

[*Traduction*]

par les employés de la Wardair. Elle fait l'objet d'une inspection de la part de six inspecteurs du ministère des Transports.

J'aimerais savoir si Transports Canada estime que quatre jour de formation suffisent pour assurer la sécurité des passagers de la compagnie Wardair?

M. Sinclair: Monsieur le président, comme M. Parker vient de le dire, ces employés sont formés dans les installations de la Panam en Floride. Nous la suivons de très près afin de nous assurer qu'elle se conforme à tous les règlements canadiens en matière de sécurité. Ces situations présentent des difficultés particulières pour nous car elles nous entraînent dans des conflits de travail. En l'occurrence, notre rôle ou les services que nous pouvons offrir et offrons effectivement se limitent strictement à vérifier si tous les intéressés se conforment au règlement canadien en matière de sécurité. Nous suivons le processus, continuerons à le faire, et si pour une raison quelconque nous estimons qu'on ne se conforme pas aux exigences canadiennes en matière de règlement, nous n'hésiterons pas à prendre les mesures appropriées.

M. Parker: Cependant, Transports Canada a entériné la formation des Canadiens dans des installations américaines étant donné qu'il a envoyé six de ses inspecteurs là-bas pour participer au programme. Cela revient à une reconnaissance officielle.

M. Sinclair: Monsieur le président, ce n'est pas une question à laquelle nous pouvons vraiment répondre étant donné que la responsabilité en revient à la Wardair. Notre responsabilité à nous est de vérifier que les employés en question ont effectivement été formés et qu'ils se conforment aux règlements canadiens. C'est aux compagnies aériennes qu'il revient de décider des modalités de cette formation. Comme je l'ai dit précédemment, toute formation dispensée dans de telles circonstances, devra respecter les exigences des règlements canadiens.

M. Parker: Monsieur le président, autrement dit, vous ne vous opposez pas à ce que la *Wardair* forme des employés de cette façon pendant cette période? D'après les renseignements dont je dispose, ces cours durent très peu de temps.

M. Sinclair: Monsieur le président . . .

M. Parker: Vous devez être au courant de cela.

M. Sinclair: Monsieur le président, ce n'est pas à nous de nous opposer à ce que fait ou ne fait pas la *Wardair*. La question posée par M. Parker doit s'adresser à cette dernière. Tout ce que je dis, c'est que nous nous acquitterons avec compétence des responsabilités professionnelles qui nous ont été dévolues en vertu de la Loi sur l'aéronautique et partant nous veillerons à ce que ces employés se conforment aux exigences réglementaires canadiennes, quelle que soit la façon dont ils ont été formés.

M. Parker: Monsieur le président, je devrais donc être un peu plus direct. Êtes-vous en train de nous affirmer que c'est la *Wardair* qui décide comment doivent être formés ces employés, etc.? Vous envoyez des inspecteurs à Miami afin

[*Text*]

go down to Miami to look after your end, and you are satisfied that that procedure is sufficient in relation to the great safety record that Canada has in the air? If that is the case, I have some very, very, deep doubts, from the information that I have been able to receive, as to what is taking place here.

The Chairman: Mr. Parker, I hesitate to interrupt and I understand your concern, but, as I understand the regime, I do not think Transport Canada has any authority to tell any airline where they may train personnel as long as they meet the requirements of the regulations established by Order in Council and by legislation. I am not sure that Mr. Sinclair has—in fact I am quite sure that he does not have—any authority to tell Wardair or any other company where the training may take place. His response . . .

Mr. Parker: I guess I will have to accept that, Mr. Chairman. I will have to come back to the original question, which is, what is the normal requirement accepted by your department for training? Is it for four days, or is it for four weeks? Is the six months' assessment with experienced crews also a program that you have, or is that just something that happens? From the criteria that are being used here, they are not in conformity with normal procedures. I guess I am going to have to ask you right out if it is four weeks of familiarization flights and if, in fact, normal cabin crew training, ground school, is for four weeks. Is that correct or not?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I do not have all the regulatory requirements at my fingertips. I would be glad to supply Mr. Parker with a copy of the regulations that we have in place, which should serve to answer his question.

The Chairman: All right. Thank you. Thank you, Mr. Parker. Mr. Flis.

Just before I allow Mr. Flis to begin his questions, I think, on behalf of the committee, I should note that a couple of our members are here today in at least a different incarnation. Mr. Flis is no longer the Parliamentary Secretary and Madam Côté is. I would like to take the opportunity, on behalf of the committee, to congratulate Madam Côté and wish her well.

Some Hon. Members: Hear, hear!

The Chairman: I would also like, on behalf of the committee, to say a special thank you to Mr. Flis for his assistance to me and to members of the committee and for his total willingness, at all times, to assist the committee in the organization of its work.

Some Hon. Members: Hear, hear!

Mr. Flis: Thank you, Mr. Chairman. You actually stole my thunder. I was going to begin by thanking you, the clerk, and especially the members from the Conservative Party and the New Democratic Party for welcoming me two years ago to this Transport committee. At that time, I knew very little about Transport matters. After two years in Transport I know even less, because it is such a mammoth department. It really could be three separate departments. I do recommend to you Madam Eva Côté, who will do a much better job even than I attempted

[*Translation*]

qu'ils s'acquittent de vos responsabilités, et vous êtes convaincus que ce genre de formation est satisfaisant compte tenu des très beaux antécédents du Canada en matière de sécurité aérienne? Si tel est le cas, j'ai de très, très sérieux doutes sur ce qui se passe ici, d'après les renseignements que j'ai obtenus.

Le président: Monsieur Parker, j'hésite à vous interrompre et je comprends vos préoccupations, mais à ma connaissance, Transport Canada n'est nullement autorisé à imposer à une compagnie aérienne un lieu précis où cette dernière formera son personnel de abord tant qu'elle se conforme aux règlements établis par voie de décret ou législative. Je suis d'ailleurs assez certain que M. Sinclair n'est pas autorisé à dire à *Wardair* ou à n'importe quelle autre compagnie aérienne où la formation doit avoir lieu. Sa réponse . . .

M. Parker: J'accepterai donc votre réponse, monsieur le président. Je reviendrai donc à ma première question, c'est-à-dire quelles sont les normes habituellement reconnues par votre ministère en matière de formation? La période doit-elle durer quatre jours ou quatre semaines? Les six mois d'évaluation de la part d'équipages expérimentés existent-ils en vertu d'un programme ou tout simplement au gré du hasard? D'après les normes en vigueur ici, il me semble qu'on ne se conforme pas aux procédures normales. Je devrais donc vous demander de but en blanc si les vols de familiarisation durent quatre semaines et si la formation normale du personnel de bord dure quatre semaines au sol. Est-ce cela ou non?

M. Sinclair: Monsieur le président, je n'ai pas tous les renseignements relatifs aux règlements à portée de la main. Cependant, je me ferai un plaisir d'envoyer à M. Parker copie des règlements en vigueur, ce qui devrait répondre à sa question.

Le président: C'est bien. Merci. Merci, monsieur Parker. Monsieur Flis.

Avant de permettre à M. Flis d'intervenir, au nom du Comité, j'aimerais préciser que deux de nos membres exercent maintenant des fonctions différentes. En effet, M. Flis n'est plus le secrétaire parlementaire, c'est Mme Côté qui occupe ce poste. Au nom du Comité, je tiens donc à féliciter cette dernière et à lui souhaiter bon succès.

Des voix: Bravo, bravo!

Le président: Encore une fois au nom du Comité, j'aimerais remercier tout spécialement M. Flis de l'aide qu'il m'a accordée ainsi qu'aux membres de notre Comité et de son entière et constante disponibilité pour ce qui est d'aider à l'organisation du travail de notre groupe.

Des voix: Bravo, bravo!

M. Flis: Merci, monsieur le président. A cet égard, vous m'avez coupé l'herbe sous le pied car j'allais commencer par vous remercier ainsi que le greffier et tout spécialement les membres du Parti conservateur et du Nouveau parti démocratique, de m'avoir accueilli il y a deux ans au sein du Comité des transports. Je savais alors très peu de choses au sujet des questions liées au transport. Après deux ans, j'en sais encore moins car ce ministère est un véritable mastodonte. Il pourrait vraiment englober trois ministères différents. Cela dit, je vous

[*Texte*]

to do, because she did spend a lot of time with this committee when we were passing Bill C-155 and I saw the excellent work she did, especially out west, with the witnesses and so on. So I recommend Eva Côté very highly to this committee and to Gordon Sinclair, who helped me immensely in the marine mode when I entered, and then of course, in the air mode.

• 1630

It is nice now to be sitting here, Mr. Chairman, and to be allowed to asked questions, because as parliamentary secretaries, we are advised to sit quiet and listen but to not ask too much. Today the other hat is gone, so I can ask a few questions.

The Chairman: You are too modest.

Mr. Flis: Thank you. I would like to begin by asking about the air traffic demand the estimates talk about in the report under page 4-11, Air Transportation Demand. The report in the estimates mentions:

> Following many years of uninterrupted growth, passenger traffic in the 1980s has declined significantly. After a marginal decline in 1981, traffic fell approximately 12% in 1982 and is projected to decline a further 8% to 10% in 1983.

But then there is a positive message coming there:

> With the improving economic trends, passenger traffic is forecast to recover to the 1981 level by 1987. Average growth of 3% per year is now forecast for the ten-year period from 1981 through to 1991.

Now, these estimates and these projections were done in June 1983, I understand. Here we are in March 1984. I am wondering if the witnesses would still agree the projection is on target, or would they feel it would recover faster or more slowly than projected in the estimates?

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, at this point in time, we would have no basis to change the forecast we have in the estimates. We are still reasonably optimistic that the recovery in aviation traffic will occur as forecast. There were some indications in the fourth quarter of 1983 that that recovery was beginning. The first quarter of 1984—to the end of February, at least—has not been quite as encouraging, but at this point in time, we are still sticking with the forecast we have here in the estimates.

Mr. Flis: All right. In the estimates, you mention that deregulation of the airline industry could accelerate the recovery trend. That is quite a statement to make in the estimates, I think. On what is that based? Is that based on

[*Traduction*]

recommande Mme Eva Côté, qui fera du bien meilleur travail que moi étant donné qu'elle a déjà participé aux travaux de votre Comité alors que nous adoptions le bill C-155, circonstance où j'avais pu remarquer l'excellence de son travail, surtout dans l'Ouest, dans ses rapports avec les témoins, etc. Je recommande très vivement Mme Eva Côté au comité ainsi que M. Gordon Sinclair, car son aide me fut très précieuse lorsqu'il s'est agi de me familiariser avec le transport maritime puis avec le transport aérien.

Il est agréable d'être assis ici, monsieur le président, et d'avoir la permission de poser des questions car en tant que secrétaire parlementaire, on nous conseille de se tenir coi et d'écouter mais de ne pas demander trop de choses. Cependant, étant donné que je n'occupe plus les fonctions en question, je puis me permettre de poser quelques questions.

Le président: Vous êtes trop modeste.

M. Flis: Merci. J'aimerais d'abord commencer par vous interroger au sujet de la demande de trafic aérien mentionnée dans les prévisions budgétaires, à la page 4-11, sous Demande de transport aérien. Le rapport mentionne ce qui suit, et je cite:

> Après plusieurs années de croissance continue, le trafic passagers a diminué considérablement depuis le début de la décennie. Après une baisse marginale en 1981, le volume de trafic a chuté d'environ 12 p. 100 en 1982 et, selon les prévisions, diminuera encore de 8 p. 100 à 10 p. 100 en 1983.

Toutefois, on nous annonce également quelque chose d'encourageant, et je cite:

> Grâce à la reprise économique, on s'attend à ce que le trafic passagers regagne du terrain pour revenir au niveau de 1981 vers la fin de 1987. Selon les prévisions les plus récentes, le volume de trafic auugentera en moyenne de 3 p. 100 par année de 1981 à 1991.

Ces prévisions et projections remontent à juin 1983. Or, nous sommes en mars 1984. Je me demande donc si d'après les témoins, ces projections demeurent justes, ou si d'après eux, la reprise sera plus rapide ou plus lente que ce qui est prévu ici?

Le président: Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Monsieur le président, à l'heure actuelle, rien ne nous permet de modifier ces prévisions. Nous croyons encore que la reprise du trafic aérien se produira tel que prévu. D'ailleurs, certaines données du troisième trimestre de 1983 indiquaient un début de reprise. Pour ce qui est du premier trimestre de 1984, tout au moins jusqu'à la fin de février, il n'a pas été aussi encourageant, mais nous nous en tenons toujours pour le moment aux projections figurant dans les prévisions budgétaires.

M. Flis: C'est bien. Dans le Budget, vous mentionnez que la déréglementation de l'industrie du transport aérien pourrait accélérer la reprise. Il me semble qu'une telle affirmation est bien tranchée pour figurer dans les prévisions budgétaires. Sur

[*Text*]

track experience of other countries which have gone the deregulation route? Is it from our own experience? With all the talk about deregulation, I wonder if Mr. Sinclair could shed a little further light on that statement that deregulation of the airline industry could accelerate the recovery trend.

Mr. Sinclair: That kind of statement is based to a significant degree on the experience in the United States where traffic volumes in aviation have now matched, and in some cases, have even exceeded the pre-recession activity levels. It is based on the belief, as has been stated several times by Mr. Axworthy, that with a more competitive environment there could be a certain stimulation of economic activity, particularly in air travel through the lower fares.

Also, with the recovery in the United States, Canada usually follows in aviation about six to seven quarters behind the Americans. So we would look towards seeing somewhat of the same experience, particularly if there is a more competitive environment stimulating air travel in Canada.

• 1635

Mr. Flis: Mr. Chairman, I would tend to agree with that prediction. I hope it does happen. But once we attract more Canadians to use the air mode, another mode is going to suffer. Which mode is the air administration tapping for this additional demand?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, it has been our belief that with a more competitive environment and with generally a wider range of lower air fares it is not so much a tapping from another market but stimulating an additional market, that people who perhaps would not have travelled between Toronto and Vancouver or Ottawa and Halifax might be persuaded or induced or find sufficient incentive to maybe develop some travel plans of their own to take advantage of those particular fares. Therefore it is not so much a redistribution of the present market but an opportunity for stimulation and growth and the development of new markets.

Mr. Flis: Have you had any representations from the Surface Administration, specifically from VIA, that they will be losing business by the deregulation, which means greater use of the air mode?

Mr. Sinclair: On the contrary, Mr. Chairman, in a recent personal conversation I had with my old friend, Pierre Franche, he thinks he is going to take traffic away from aviation.

Mr. Flis: Okay.

The Chairman: He should not think any other way.

[*Translation*]

quoi se fonde-t-elle? Est-ce sur l'expérience observée dans d'autres pays ou on a déréglementé l'industrie? Est-ce sur notre propre expérience? Étant donné tout ce qui se dit au sujet de la dérèglementation, M. Sinclair peut-il nous éclairer davantage, c'est-à-dire nous préciser comment la dérèglementation de l'industrie du transport aérien peut accélérer la reprise.

M. Sinclair: Cette affirmation se fonde largement sur l'expérience observée aux États-Unis, où le volume du trafic aérien est maintenant comparable aux niveaux antérieurs à la récession, et dans certains cas, les dépasse même. Cela se fonde également sur la conviction affirmée bon nombre de fois par M. Axworthy, d'après laquelle un milieu plus concurrentiel pourrait certainement stimuler l'activité économique, particulièrement dans le domaine du transport aérien, grâce à l'abaissement des tarifs.

En outre, étant donné le fait que le Canada d'habitude suit le mouvement d'abord dessiné aux États-Unis pour ce qui est du transport aérien, avec six ou sept trimestres de retard, et compte tenu du fait qu'une reprise est amorcée là-bas, nous misons également là-dessus. Nous envisageons donc à peu près la même chose, surtout si l'on crée un milieu plus concurrentiel et partant plus susceptible de stimuler les voyages par transporteur aérien au Canada.

M. Flis: Monsieur le président, je suis assez d'accord sur cette prédiction et j'espère qu'elle se réalisera. Toutefois, une fois que nous aurons incité les Canadiens à emprunter davantage les transports aériens, ce sont les autres moyens de transport qui en souffriront. J'aimerais donc savoir quels sont ces derniers?

M. Sinclair: Monsieur le président, nous estimons que si le milieu est plus concurrentiel et si l'on offre une plus vaste gamme de tarifs réduits, on ne se trouvera pas tant à priver d'autres moyens de transport mais bien plutôt à stimuler les autres marchés, car si on réussit à faire voyager des gens entre Toronto et Vancouver ou Ottawa et à Halifax, ces derniers auront peut-être envie de profiter de leurs voyages pour visiter d'eux-mêmes d'autres endroits que la destination immédiate de leur vol. Il ne s'agit donc pas tant d'une nouvelle répartition des voyageurs au sein du marché actuel mais d'une possibilité de croissance de ce marché.

M. Flis: Les moyens de transport de surface, surtout VIA Rail vous ont-ils laissé savoir que la dérèglementation ferait baisser leur chiffre d'affaires étant donné que les voyageurs seraient plus nombreux à se tourner vers les transports aériens?

M. Sinclair: Au contraire, monsieur le président, car lors d'une conversation que j'ai récemment eue avec mon vieil ami, M. Pierre Franche, ce dernier m'a dit penser que ce sont les chemins de fer qui retireront des passagers aux transports aériens.

M. Flis: C'est bien.

Le président: C'est assurément cela qu'il doit penser.

[*Texte*]

Mr. Flis: To carry along the same line, I would like to just switch topics for a change. One of the first tasks I was given as a parliamentary secretary was to resolve the airline limousine strike at the Pearson International Airport, formerly the Toronto International Airport, and the kind of contract that we recommended and worked out with the limousine owners and the brokers and the drivers seems to have kept peace in that industry and in that service for two years. We have had many positive phone calls and letters to that effect, but when I talk to the individual drivers there still appears to be a lot of discontent between the drivers, the brokers and the five companies who own the limousine company serving Pearson Airport. I understand also that there has been a Touche Ross report to look into that whole service. I wonder if you could give the committee an update just on what is happening with the airline service industry and what are maybe the main recommendations of Touche Ross? Is the Air Administrator willing to implement some of those recommendations? It may be an unfair question for here, but if we cannot get it all here, Mr. Chairman, maybe they could send some of the replies to the committee after.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I would like to ask Dr. Sebastyan to respond to Mr. Flis' question if I may.

The Chairman: Yes sir. Mr. Sebastyan.

Mr. Steve Sebastyan (Assistant Administrator, Airport and Construction, Transport Canada): If I may I will give you a general answer and we will give you the specifics in a written mode. First of all, it is very difficult to keep everybody happy. No matter what solution we come up with it is 70-30 or 60-40 for and against and it is a constantly changing environment. Whatever is good today, in a year or two years it will be questioned again. What I am happy to report is there is reasonable peace occurring today at Toronto International. We had the Touche Ross report, we assessed the Touche Ross report, we had certain specific recommendations as to how to improve that labour peace and our track record, when you look across the country and knowing the volatility of this situation, I would say that we are in a position to keep that peace. Now, we will have problems, then we will adjust those problems. The specific recommendations, whatever were made in the Touche Ross report, we are more than happy to pass on.

Mr. Flis: I would like to switch to another topic, Mr. Chairman, that is to the topic of air traffic controllers.

The Chairman: You only have a couple of minutes.

• 1640

Mr. Flis: I think that is all I will need.

I wonder if the witnesses could give us an update on the demand for air traffic controllers, and is our recruitment program in line with that demand, or not?

[*Traduction*]

M. Flis: J'aimerais maintenant changer de sujet. L'une des premières tâches que j'ai dû assumer en tant que secrétaire parlementaire a été de mettre fin à la grève des limousines d'aéroport à l'aéroport international Pearson, naguère appellé aéroport international de Toronto, et le contrat que nous avons réussi à faire accepter par les propriétaires de limousines ainsi que les entrepreneurs et les chauffeurs semblent avoir maintenu la paix dans l'industrie et dans ce service depuis deux ans. Nous avons même reçu des lettres et des appels téléphoniques fort encourageants à cet égard, mais lorsque nous parlons aux chauffeurs, il semble y avoir encore beaucoup de mécontentement entre eux, les entrepreneurs et les cinq compagnies à qui appartient le service de limousines desservant l'Aéroport Pearson. Je crois également savoir que l'entreprise Touche Ross a rédigé un rapport sur l'ensemble de ces services. Pouvez-vous mettre le Comité au courant de ce qui se passe dans cette industrie desservant les lignes aériennes et peut-être aussi nous dire quelles sont les principales recommandations de Touche Ross? Les services d'administration aérienne sont-ils disposés à mettre en oeuvre certaines de ces recommandations? Il peut sembler injuste de poser une telle question ici, mais s'il est impossible d'obtenir ces renseignements, monsieur le président, peut-être pourra-t-on nous les envoyer par écrit ultérieurement.

M. Sinclair: Monsieur le président, j'aimerais demander è M. Sebastyan de répondre à la question de M. Flis.

Le président: Oui. Monsieur Sebastyan.

M. Steve Sebastyan (administrateur adjoint, Aéroport et construction, Transports Canada): Si vous le permettez, je vais vous donner une réponse générale puis je vous enverrai des données précises sous forme écrite. D'abord, il est très difficile de plaire à tout le monde. Quelle que soit la solution à laquelle nous arrivons, 70 ou 60 p. 100 sont pour et 30 ou 40 p. 100 sont contre, et la situation évolue constamment. Ce qui est bon aujourd'hui d'ici un an ou deux sera contesté. Cela dit, je suis heureux de vous rapporter que la situation à l'aéroport international de Toronto est plutôt paisible en ce moment. Nous avons reçu le rapport de Touche Ross, nous l'avons évalué, c'est-à-dire que nous avons étudié les recommandations précises visant à améliorer les relations de travail, et lorsqu'on examine ce qui se passe partout au pays dans ce domaine et que l'on tient compte de la fragilité de la situation, malgré tout, d'après nous, nous sommes en mesure de maintenir cette situation paisible. Bien entendu, il existe des problèmes, mais nous les résoudrons. Pour ce qui est des recommandations figurant dans le rapport de la compagnie Touche Rosse, nous vous les enverrons avec grand plaisir.

M. Flis: J'aimerais maintenant passer à un autre sujet, monsieur le président, il s'agit de celui des aiguilleurs aériens.

Le président: Il ne vous reste que deux minutes.

M. Flis: Je crois que cela suffira.

Les témoins peuvent-ils nous dire où en est la demande d'aiguilleurs aériens, et si notre programme de recrutement suffit ou non à y répondre?

[*Text*]

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, the demand for air traffic controllers is substantially down for a number of reasons. One of which, of course, is the recession in economic and aviation activity.

Number two is a very dramatic decline in the attrition rate of existing controllers. We have found that controllers are, of their own volition, wanting to stay in the profession much longer than they have in the past, and the predicted attrition rates of a few years ago have never been realized, and the attrition rate has dropped off rather dramatically.

The third factor is that the introduction of the jet system has been a definite productivity benefit in the air traffic control world, principally because of its substantial reduction in the amount of verbal communication that is required between pilot and controller and also because of the nature of the display screen from a live radar screen to a computer-assisted screen with tags on it, which I know Mr. Flis is familiar with, which has changed and, I think, enhanced the nature of the controller's job, thus perhaps contributing to the decline in the attrition rate.

For all those reasons we have no demand really, except in about one major centre, for any quantity of air traffic controllers at the present time; and we forecast that what we have in the system now will be quite adequate right up until 1986.

Mr. Flis: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Flis.

Mr. St. Germain.

Mr. St. Germain: Thank you, Mr. Chairman.

My first question relates to information that I have received. My information, Mr. Chairman, is that a conflict exists, or else MOT are not listening. Recommendations are made—the Canadian Air line Pilots Association—and there appears either to be a competition or their recommendations are completely ignored. I would like the chairman to comment on this, and if he does not feel that this exists, from his knowledge, would he look into it?

The Chairman: You said you wanted the chairman to comment. I think you want the administrator to comment.

Mr. St. Germain: I want the witness to comment, through you, Mr. Chairman, with all due respect.

The Chairman: Okay. Thank you.

Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I really do not understand Mr. St. Germain's remarks, because right up until the time I came here today, I spent it with the Canadian Air Line Pilots Association who indicated in their opening statement to me this morning that they were most appreciative of the relationship they have with the Canadian Air Transportation Administration; that the degree of consultation between us was at an all-time high; that they felt that the concerns they had have been and are being most adequately addressed.

[*Translation*]

M. Sinclair: Monsieur le président, la demande d'aiguilleurs aériens a sensiblement baissé pour un bon nombre de raisons. Mentionnons d'abord la récession économique, qui a entraîné une diminution d'activité dans le domaine de l'aviation.

En deuxième lieu, on a observé une chute considérable du taux de roulement chez les aiguilleurs encore en poste. Nous avons remarqué en effet que les aiguilleurs veulent eux-mêmes rester actifs au sein de leur profession plus longtemps qu'auparavant; en conséquence, les taux de roulement prévus il y a quelques années ne se sont pas concrétisés, et les départs ont sensiblement baissé.

Troisièmement, l'adoption du système jet a entraîné une amélioration très nette de la productivité dans le domaine du contrôle du traffic aérien, surtout parce qu'il réduit les communications orales entre les pilotes et l'aiguilleur et parce qu'il fait appel à un nouvel écran, qui, plutôt que d'illustrer les résultats du radar utilise un ordinateur fonctionnant avec les étiquettes. Je suis certain que M. Flis en a entendu parler et qu'on lui a dit que ce nouveau système a beaucoup aidé les aiguilleurs à effectuer leur travail, ce qui a peut-être entraîné une baisse du taux de roulement.

Pour toutes ces raisons, la demande actuelle d'aiguilleurs aériens est très minime à l'heure actuelle, et nous prévoyons que ceux dont nous disposons suffiront amplement jusqu'en 1986.

M. Flis: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Flis.

Monsieur Saint-Germain.

M. Saint-Germain: Merci, monsieur le président.

Ma première question porte sur les renseignements que j'ai reçus. D'après ces derniers, monsieur le président, il existe bel et bien un conflit, à moins que le ministère des Transports n'écoute pas ce qui se passe . L'Association canadienne des pilotes de ligne a fait des recommandations, et il semble qu'il y ait une certaine concurrence, ou qu'on n'ait pas du tout tenu compte de ses recommandations. J'aimerais que le président fasse des remarques là-dessus, qu'il nous dise si d'après lui un tel conflit existe, et si tel est le cas, s'il peut examiner la situation.

Le président: Vous avez demandé au président de répondre. Je crois qu'il s'agit plutôt de l'administrateur.

M. Saint-Germain: J'aimerais que le témoin réponde, monsieur le président.

Le président: C'est bien. Merci.

Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Monsieur le président, je ne comprends pas vraiment les observations de M. Saint-Germain, car jusqu'à la tenue de votre réunion ici aujourd'hui, j'étais avec des représentants de l'Association canadienne des pilotes de ligne qui, ce matin m'ont dit d'emblée être très heureux des rapports qu'ils entretiennent avec l'administration canadienne des transports aériens. Ils ont ajouté que le niveau de consultation n'a jamais été aussi élevé entre les deux parties et que d'après

[*Texte*]

We discussed a number of items today, and I would not describe them as issues but rather items, where we agreed to co-operate in future endeavours. I have, in my possession, a written statement to that effect by the Canadian Air Line Pilots Association. We have worked very closely with them on the work on the Aeronautics Act. They have written us letters about each one of the particular sections they have reviewed, all of which have been quite positive and constructive. I really do not understand Mr. St. Germain's remarks, because exactly the contrary was said to me today.

• 1645

Mr. St. Germain: Well the only reason that I say this, Mr. Chairman, to Mr. Sinclair is that I have received correspondence from them on the tardiness; they actually feel that the safety regulations have not been enforced, the ones that have been recommended, and that is why I bring it forward. My next question . . .

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I think I must state that the association is not taking that position. We have worked very closely with them, as Mr. St. Germain is referring to the recent situation with Eastern Provincial Airways. I think the association and its president will tell you that we worked very closely with them throughout that whole exercise. They understood the position we were in. We did enforce the regulations. We had long discussions with EPA pilots in the Atlantic region with our officials over an extended period of time. I really cannot agree with those statements being on the record, because that is not the official position of the association as expressed to me as recently as today.

The Chairman: Perhaps we could clear that up if I ask Mr. St. Germain if that representation came to him from CALPA or from an individual or individual pilots.

Mr. St. Germain: I received submissions from individual pilots, Mr. Chairman, and I have a letter from CALPA as well. However, I am restricted to time and I have a few parochial things I want to get to, so I do not want to waste time. It is not that I do not feel this is important, but I would like to get on with my question, Mr. Chairman.

The Chairman: It is your time.

Mr. St. Germain: Great. All right, to the parochialism: zoning covenants around airports, Mr. Chairman. I have a situation that has been brought before you. I have written to the Minister and have spoken to him on this, but I still have not gotten an answer on zoning covenants around airports.

At the Pitt Meadows Airport a zoning covenant was applied. The normal procedure is to put ads in the newspapers or respective publications in the area. I have a situation where a woman cannot read and does not subscribe to any papers,

[*Traduction*]

eux, on s'est dans la plupart des cas occupé des questions qui les préoccupaient de façon satisfaisante.

Nous avons discuté de bon nombre de choses aujourd'hui. À mon avis, il ne s'agit pas de questions brûlantes, mais de simples questions, où il ressort que nous avons convenu de collaborer à l'avenir. J'ai d'ailleurs en main une déclaration écrite à cet égard, de la part de l'Association canadienne des pilotes de ligne. Nous avons travaillé très étroitement avec les représentants de cette dernière lors de l'élaboration de la Loi de l'aéronautique. Ils nous ont écrit au sujet de chaque article qu'ils ont étudié, et toutes leurs remarques étaient très positives et constructives. Je ne comprends pas du tout les remarques de M. St. Germain puisqu'on m'a dit exactement le contraire aujourd'hui.

M. St. Germain: Eh bien, je le signale à M. Sinclair parce que j'ai reçu de la correspondance concernant le retard; ils estiment que les règlements en matière de sécurité n'ont pas été appliqués, c'est-à-dire les règlements qui ont été recommandés, et c'est pour cette raison que je soulève la question. Pour passer à autre chose . . .

M. Sinclair: Monsieur le président, je tiens à dire que l'association n'adopte pas cette position. Nous avons travaillé de très près avec elle, comme dans le cas récent mentionné par M. St. Germain concernant *Eastern Provincial Airways*. Je crois que l'association et son président confirmeront qu'il y a eu collaboration pendant toute cette période. Ils ont compris notre position. Nous avons appliqué les règlements. Nos fonctionnaires ont eu de longues discussions avec les pilotes de l'E.P.A. de la région Atlantique pendant une période prolongée. Je ne peux vraiment pas accepter cette affirmation qui ne correspond pas à la position officielle de l'association telle qu'elle m'a été exprimée pas plus tard qu'aujourd'hui.

Le président: Je pourrais peut-être dissiper ce malentendu en demandant à M. St. Germain si cette observation lui a été faite par l'A.C.P.L.A. ou par un ou plusieurs pilotes à titre individuel.

M. St. Germain: J'ai reçu des lettres de pilotes individuels, monsieur le président, et une lettre de l'A.C.P.L.A. aussi. Pourtant, vu le temps limité dont je dispose, je veux aborder certaines questions qui intéressent particulièrement ma circonscription, je ne veux pas perdre de temps. Ce n'est pas que je considère que la question soit sans importance, mais j'aimerais passer à ma question, monsieur le président.

Le président: C'est à vous de décider.

M. St. Germain: Très bien. Pour passer à la question d'intérêt local, il s'agit de certaines restrictions en matière de construction dans les environs des aéroports, monsieur le président. Il y a un cas qui vous a été décrit. J'ai écrit au ministre et je lui en ai parlé, mais je n'ai pas encore reçu de réponse au sujet des accords de zonage près d'aéroports.

Un accord de ce genre a été appliqué à l'aéroport Pitt Meadows. Normalement cela fait l'objet de publicité dans les journaux de la région. Dans ce cas-ci, la femme est analphabète et ne lit donc pas les journaux, d'après les renseignements

[*Text*]

according to the information I have from her family. Her property was down-zoned. She made a deal with her son and sold him five acrees, which is also down-zoned. He started to build a house. The manager of the airport at Pitt Meadows Airport, which is under your jurisdiction, told the man he had to tear the house down and that if he wanted to build a house it would have to be two feet high according to the regulations.

I realize that I brought this before you; it is the Herbert situation. It has placed these people under considerable duress. The woman's house now cannot be replaced; she cannot insure it properly. Can you tell me anything about it?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I have no direct knowledge of the circumstance that Mr. St. Germain refers to. If you would like to send me a copy of your letter I would be most happy to look into it on your behalf.

Mr. St. Germain: I will do that; and you will look into it and give us all the assistance you can, I hope.

Mr. Sinclair: Yes, sir. We would be happy to.

Mr. St. Germain: My next question relates to Expo '86. Mr. Chairman, I would like Mr. Sinclair to tell us if there is going to be a budget for transportation expositions for Expo '86 in British Columbia.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, the funding of the federal contribution with respect to Expo '86 is beyond my jurisdiction. I just would not know the answer to the question.

The Chairman: I agree with the witness.

Mr. Sinclair: Okay, I just wanted to ask him anyway, just in case he had access to any funds. I wanted to make sure we get first kick at the cat.

My next question, Mr. Chairman, concerns leases at that particular airport again, Pitt Meadows.

• 1650

MOT is renegotiating with people leasing sites at Pitt Meadows at the present time. It is recommending shorter leases, increased cost for the leases, and a requirement that any improvements be signed over the MOT. MOT has done nothing at this airport to improve it to any great degree, yet it is putting pressure on these people, who have gone out to improve these things; who have maintained these particular structures. I think everybody can understand inflation, that things have to be re-evaluated.

Have you any comment on that, through the Chair, Mr. Sinclair?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, we follow normal government rental policy, and apply that rental policy based on an evaluation of the property being rented, the same as any other rental being made of Crown property to a private individual. So that is done in accordance with government policy. If there is any dispute over the rental, there is an arbitration process

[*Translation*]

que j'ai reçus de sa famille. Sa propriété a fait l'objet d'un règlement qui réduit la hauteur permise des constructions. Elle a vendu 5 acres à son fils, ce terrain étant visé par le méme règlement. Il a commencé à construire une maison et l'administrateur de l'aéroport de Pitt Meadows, qui relève de vous, a informé cet homme qu'il devait démolir la maison et que, s'il voulait en bâtir une, elle ne pourrait pas dépasser deux pieds de hauteur d'après les règlements.

Je sais que je vous en ai déjà parlé, il s'agit du cas Herbert. Cette expérience a créé beaucoup de tension pour la famille. Maintenant, on ne peut pas remplacer la maison de la femme et elle ne peut pas obtenir une assurance adéquate. Pourriez-vous m'en donner des nouvelles?

M. Sinclair: Monsieur le président, je ne suis pas directement au courant de cette situation. Si vous vouliez bien m'envoyer une copie de votre lettre, je me ferai un plaisir d'examiner ce cas.

M. St. Germain: Certainement. Vous allez faire enquête et nous donner toute l'aide possible, j'espère.

M. Sinclair: Volontiers, monsieur.

M. St. Germain: Ma prochaine question concerne l'Expo 86. M. Sinclair pourrait-il nous dire si un budget de transport sera prévu dans le cadre de l'Expo 86 en Colombie-Britannique?

M. Sinclair: Monsieur le président, la participation du gouvernement fédéral au financement de l'Expo 86 ne relève pas de ma compétence, et je ne saurais vous répondre.

Le président: Je suis d'accord avec le témoin.

M. St. Germain: Je voulais lui poser la question quand méme au cas où il aurait accès à des crédits. Je voulais que nous ayons la première chance d'être servis.

Ma prochaine question, monsieur le président, concerne des baux de location à l'aéroport Pitt Meadows.

Le ministère est en train de faire de nouvelles négociations avec les locataires actuels de terrains à Pitt Meadows. Il recommande une période de location moins longue, une augmentation du coût et il exige que toute amélioration ou bonification soit transférée au ministère. Jusqu'ici le ministère n'a fait aucun travail important d'amélioration de l'aéroport et pourtant il exerce des pressions sur ces locataires qui ont pris de telles initiatives de leur propre chef et qui ont entretenu ces ouvrages et bâtiments. Je crois que tout le monde peut comprendre l'inflation et la nécessité de réévaluer les choses.

Avez-vous des commentaires à ce sujet, monsieur Sinclair?

M. Sinclair: Monsieur le président, nous suivons la politique normale du gouvernement en matière de location et nous l'appliquons en fonction de l'évaluation de la propriété louée, comme dans tout autre cas de location de propriété de la Couronne à un particulier. Tout cela se fait donc conformément à la politique du gouvernement. S'il y a des différends, il existe un processus d'arbitrage destiné à les résoudre.

[*Texte*]

that we subscribe to to resolve any particular differences between ourselves and the lessee.

Mr. St. Germain: Okay. My last question is again on the Pitt Meadows Airport. The new microwave approach that has been designed in Sydney, Nova Scotia provides for a different glide path from the normal. Has any consideration been given to installing that type of system there? As well, has there been any thought of making any improvements at that particular airport?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, about microwave landing systems, as a pilot I am sure Mr. St. Germain knows that ICAO has taken a position, which is due for reassessment this coming year, that by 1995 microwave landing systems will replace instrument landing systems. Transport Canada is in the process of developing a major project for the introduction of microwave landing systems in Canada. As a matter of fact, within the past two weeks we have had up and running at the Ottawa Airport the first production prototype of a microwave landing system, which we will use to train some of our own people and to develop the necessary flight testing and calibration techniques for the use of microwave systems in Canada.

As yet, we have not developed the full program of where microwave landing systems would be installed, or in what order they would be installed, because as a pilot I am sure you will know that the costs of equipping aircraft with the necessary receivers are going to be fairly substantial and there is going to have to be a considerable amount of discussion with the aviation community of where these systems are going to be implemented first and the necessary commitments that are going to have to be made, not only by the Government of Canada in that investment but also by the owners of the aircraft in equipping themselves with receivers at the same time as we still will have instrument landing systems in operation. So there is a rather extensive program that still has to be worked out on where those things are going to go and when. It would be our intention perhaps to work with the various air carriers on a network basis, because of the substantial commitment that would have to be made both by the Crown and by the industry in re-equipping. We are just in the early stages of that consultation. So we have made no decisions and have no definitive plans as to where the early microwave landing systems would be installed.

Mr. St. Germain: Thank you, Mr. Chairman.

• 1655

The Chairman: Mr. Bockstael.

Mr. Bockstael: Thank you, Mr. Chairman. I will address my questions to the delegation with regard to the Winnipeg terminal. The Winnipeg air terminal in the estimates is shown as having previously estimated cost of $31,882,907, which was spent in this fiscal year, and another $1.1 million to be spent next year.

When we arrive at the Winnipeg terminal it is obvious that there are modifications taking place. I understand that the

[*Traduction*]

M. St. Germain: Très bien. Ma dernière question concerne encore une fois l'aéroport Pitt Meadows. La nouvelle approche par micro-ondes qui a été mise au point à Sydney en Nouvelle-Écosse prévoit une trajectoire de plané qui est différente de la trajectoire normale. Avez-vous envisagé l'installation de ce genre de système ici? A-t-on envisagé aussi la possibilité de faire des travaux d'amélioration dans cet aéroport?

M. Sinclair: Monsieur le président, je suis sûr que M. St. Germain en tant que pilote sait que l'ICAO a adopté une position, qui doit être réexaminée cette année, en faveur du remplacement des systèmes d'atterrissage aux instruments par des systèmes d'atterrissage aux micro-ondes d'ici 1995. Le ministère est en train d'élaborer un important projet en vue d'introduire les systèmes d'atterrissage aux micro-ondes au Canada. En fait, au cours des deux dernières semaines, nous avons préparé et mis en service à l'aéroport d'Ottawa le premier prototype de production d'un système d'atterrissage aux micro-ondes, que nous allons utiliser pour la formation de certains membres de notre personnel et pour mettre au point les essais en vol et les techniques de calibration nécessaires avant l'introduction de ce système au Canada.

Jusqu'ici, nous n'avons pas encore établi où ce système d'atterrissage par micro-ondes serait installé ni dans quel ordre. En tant que pilote, vous comprenez sans doute que l'acquisition des récepteurs nécessaires pour les avions et le choix des aéroports pour la première installation de ce système devra faire l'objet de beaucoup de discussions dans les milieux aéronautiques. Il faudra aussi des engagements financiers, non seulement de la part du gouvernement du Canada mais de la part des propriétaires des avions, qui devront acheter des récepteurs alors que nous aurons toujours en service les systèmes d'atterrissage aux instruments. Il faudra donc régler beaucoup de questions concernant le choix d'aéroport et l'introduction du service. Nous pensons peut-être travailler de concert avec les différents transporteurs aériens sur tout un réseau, étant donné l'importance des dépenses que devront faire la Couronne et l'industrie. Nous en sommes à l'étape préliminaire de cette consultation. Nous n'avons pas pris de décision et nous n'avons pas de projet définitif concernant l'installation des premiers systèmes d'atterrissage par micro-ondes.

M. St. Germain: Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur Bockstael.

M. Bockstael: Merci, monsieur le président. Mes questions au témoin concernent l'aérogare de Winnipeg. Selon les prévisions budgétaires on avait estimé le coût des réparations de cet aérogare à 31,882,000$, dont 907,000$ ont été dépensés au cours de cette année financière, et dont 1.1 million de dollars le seront au cours du prochain exercice financier.

Dès qu'on atterrit à Winnipeg, on se rend compte que des réparations importantes sont en cours à l'aérogare de Winni-

[*Text*]

bulk of this estimate is for the removal of asbestos, but if only $1 million is projected to be spent in the 1984-1985 year, and I understand that the removal of asbestos is somewhere in the $9 million range. Does that mean it is going to be a very slow process? Will we be utilizing about less than 10% of the anticipated overall expenditure in Winnipeg at this time?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I will ask Dr. Sebastyan to respond to that question.

Dr. Sebastyan: Mr. Chairman, I have a detailed report in front of me of the various stages of the planning design and construction relative to the Winnipeg air terminal building, and will be more than happy to table that report and to show you. But basically, with any major construction project, it takes time to get the planning and the design under way, and that is the reason for the rather low cash flow in the preliminary stages. Then you can see that the cash flow increases significantly from 1985-1986. We will be more than happy to table this in detail or, if you prefer, I can read it into the record.

Mr. Bockstael: No, I would be happy to have that tabled. My question follows, though, that with a $32-million expenditure and only $2 million to be spent by March 1985, does this indicate to us that tenders for the construction are not even going to be called in the coming year?

Dr. Sebastyan: Some tenders will be called. But if I look at the cash flow from my records, you can see that in 1985-1986 it will be $7 million; for 1986-1987, $8.8 million; for 1987-1988, $9.3 million. Thereafter, 1988-1989 goes down to $3.5 million. So there will be some limit of tendering called. However, the major effort will start in 1985-1986.

Mr. Bockstael: I see.

The Chairman: Excuse me, Mr. Bockstael. May I interrupt for a moment, please, because Dr. Sebastyan indicated he would be prepared to table a report on the Winnipeg airport terminal. I do not know if he has the report in both languages or not but, if he has not, I think it would be more efficient and effective for him to give the report to you, rather than to table it.

Mr. Bockstael: Okay. I am the member who is interested in it, Dr. Sebastyan, so if I may have a copy, that will be fine.

My next question is this: We see that this expenditure is for modifications to the air terminal building. There has been a lot of newspaper publicity about the air traffic control building and the administration building across the way from the terminal. That administration building and the building housing air traffic control is also lined with asbestos insulation. I asked this question at previous meetings with you gentlemen, about monitoring the situation, and learned that it is certainly being followed very closely. But it does not obviate the need for that asbestos to be removed. My understanding is that in order

[*Translation*]

peg. Si j'ai bien compris, la plus grande partie des dépenses couvre l'enlèvement de l'amiante; toutefois, si on ne projette de dépenser qu'un million de dollars pour l'année financière 1984-1985, et si le coût de l'enlèvement de l'asbestos est d'environ 9 millions de dollars, cela veut-il dire qu'on va y mettre beaucoup de temps? Allons-nous dépenser effectivement cette année moins de 10 p. 100 de la dépense totale prévue à Winnipeg?

M. Sinclair: Monsieur le président, je demanderai à monsieur Sebastyan de répondre à cette question.

M. Sebastyan: Monsieur le président, j'ai sous les yeux un rapport détaillé des différentes étapes de la conception, la planification et la construction de l'aérogare de Winnipeg, et je me ferai un plaisir de le déposer. Essentiellement, comme dans tout autre projet de construction important, il faut mettre beaucoup de temps à la planification et à la conception du travail, c'est pourquoi au début on ne dépensera que très peu d'argent. Toutefois, dans le rapport que je déposerai, vous verrez que les dépenses annuelles augmenteront d'une façon importante à partir de l'année financière 1985-1986. Je me ferai un plaisir de déposer ce rapport, ou si vous préférez, je peux le lire pour fins du procès verbal.

M. Bockstael: Non, il suffira qu'on le dépose. Toutefois, si l'on prévoit une dépense globale de 32 millions de dollars, et une dépense de 2 millions de dollars d'ici mars 1985, cela signifie-t-il que des demandes de soumission pour la construction ne seront même pas faites au cours de l'année à venir?

M. Sebastyan: Certaines soumissions seront faites. Toutefois, selon mon dossier, au cours de l'année 1985-1986, on prévoit dépenser 7 millions de dollars, en 1986-1987, 8.8 millions, en 1987-1988, 9.3 millions; dans les années suivantes, les dépenses diminuent, et en 1988-1989, on prévoit dépenser 3.5 millions. On limitera donc les demandes d'offres. Toutefois, les projets de construction majeure ne commenceront qu'en 1985-1986.

M. Bockstael: Je vois.

Le président: Excusez-moi, monsieur Bockstael. Permettez-moi de vous interrompre un instant, car M. Sebastyan nous dit qu'il veut bien déposer le rapport sur l'aérogare de Winnipeg. Je ne sais pas s'il est rédigé dans les deux langues officielles, sinon, peut-être il serait beaucoup plus facile et plus efficace qu'ils nous le remettent simplement, plutôt que de le déposer.

M. Bockstael: Très bien. Monsieur Sebastyan, je suis le député intéressé par ce projet; il suffira donc que vous m'en remettiez un exemplaire.

Voici ma prochaine question. Les dépenses prévues sont pour des modifications à l'aérogare. Dans l'immédiat, on a beaucoup parlé du centre du contrôle du trafic aérien et de l'immeuble de l'administration, qui se trouvent à l'opposé de l'aérogare. Ces deux immeubles sont aussi isolés à l'amiante. Je vous ai déjà posé une question au sujet de la surveillance de cette situation, pour apprendre que, effectivement, vous y accordiez beaucoup d'attention. Toutefois, il faudra quand même enlever l'amiante. On me dit qu'il faudra procéder étage par étage, et qu'on devra déménager le centre du contrôle du

[*Texte*]

to be able to do it floor by floor, the air traffic control centre would have to be moved out of that building, and that then calls for a new air traffic centre to be erected at the Winnipeg terminal.

On inquiring in the region, I learned that in-house studies were being made to see what would be the best way to proceed. The assurance was that Winnipeg would remain an air traffic control centre and that the recommendation probably would be that the air traffic control facility would be situated on the Moray Street side, or the west side of the field. Has any decision been taken on that, or are recommendations about to be finalized to that effect?

• 1700

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, we have within the department agreed in principle to that project. It is our plan to present to the Minister our recommendations for an effective project approval within the next few months.

Mr. Bockstael: Okay, thank you. The next question I have is because Les Benjamin is not here.

The Chairman: No preamble, please.

Mr. Bockstael: We recently had to go over Winnipeg because it was covered with fog; we had to land in Regina, so we noticed that a great deal of the work was being done at the Regina airport, and progress was evident. I see by this report that $13 million has been spent or will be spent in 1984 and $16 million more in 1984-1985. By the way, with four aircraft diverted from Winnipeg and other places to Regina, we certainly knew what congestion in that little terminal was for that day. Do you expect the terminal—and they have a temporary facility for customs and immigration—do you think that will be completed by the end of 1984, or mid-1985?

Mr. Sebastyan: Mr. Chairman, I have the Regina report in front of me. Again I could read into the record the construction schedule, but we will be more than happy to give you a copy. The construction date start was August 1983; the construction date completion is September 1986.

Mr. Bockstael: September 1986; that is quite a while yet. Okay, that is sufficient for me on Regina.

I have one last question. It is the question of the Chatham silo. Some of our colleagues . . .

The Chairman: Chatham, Ontario.

Mr. Bockstael: Yes, Chatham, Ontario. There is a silo at the end of the runway, which has been a problem. I know that one of our colleagues from that area often inquires if the Department of Transport air section has been able to resolve that problem, acquire the property or arrive at some settlement with the farm that has built this silo at the end of the runway. Can you give us an update on that?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I am ready to have a discussion with the Minister on that particular question right now. We have outlined four possible options. After a discussion we

[*Traduction*]

trafic aérien, ce qui exige la construction d'un nouveau centre à l'aérogare de Winnipeg.

Au bureau régional, on me dit qu'on étudie actuellement la meilleure façon de procéder. On m'a assuré que Winnipeg resterait un centre de contrôle du trafic aérien et qu'on allait recommander probablement qu'il soit installé du côté de la rue Murray c'est-à-dire à l'ouest de l'aéroport. A-t-on déjà pris la décision à cet égard, ou des recommandations seront-elles faites très prochainement?

M. Sinclair: Monsieur le président, le ministère a donné son accord de principe sur ce projet; maintenant nous nous proposons de faire nos recommandations au ministre, afin de faire approuver ce projet d'ici quelques mois.

M. Bockstael: Très bien, merci. Je poserai ma prochaine question au nom de Les Benjamin, qui n'est pas ici.

Le président: Aucun préambule, s'il vous plaît.

M. Bockstael: Récemment, nous n'avons pu atterrir à Winnipeg à cause du brouillard, nous avons donc atterri à Regina, où on remarquait beaucoup de constructions en train et surtout beaucoup de progrès transformations déjà accomplies. Selon les prévisions budgétaires, 13 millions de dollars ont été dépensés ou le seront pour cet exercice financier et 16 millions de dollars sont prévus pour l'exercice 1984-1985. Au fait, le jour où nous avons atterris à Regina, quatre autres vols ont été détournés sur Regina, ce qui a causé beaucoup de congestion dans ce petit terminus. En ce moment, il y a une installation temporaire pour les douanes et immigration, mais croyez-vous que le travail sur l'aérogare sera terminé avant la fin de 1984, ou vers la mi-1985?

M. Sebastyan: Monsieur le président, j'ai aussi le rapport de Regina sous les yeux. Je pourrais lire le calendrier des constructions, mais je me ferai un plaisir de vous en remettre un exemplaire. La construction a commencé en août 1983 et doit se terminer en septembre 1986.

M. Bockstael: Septembre 1986 c'est encore loin. Très bien, cela suffit pour Regina.

J'ai une dernière question, il s'agit du silo à grain de Chatham.

Le président: Chatham, Ontario.

M. Bockstael: Oui, Chatham, Ontario. Apparemment un silo construit au bout de la piste crée certaines difficultés. Je sais qu'un de mes collègues pose souvent des questions pour savoir si le ministère a réussi à régler ce problème, soit en achetant la propriété, soit en le réglant d'une façon ou d'une autre avec l'exploitant de la ferme qui a élevé cette construction au bout de la piste. Quelles sont les dernières nouvelles à ce sujet?

M. Sinclair: Monsieur le président, j'ai en main tous les documents pour en discuter avec le ministre. Nous avons prévu

[*Text*]

would hope to get his direction and proceed toward a resolution of that issue.

Mr. Bockstael: Actually, I think we on transport on this side of the House would be anxious to see some resolution to that problem, preferably before the next election.

The Chairman: There is no hidden message there. Thank you, Mr. Bockstael.

Mr. McRae.

Mr. McRae: Thank you, Mr. Chairman. I would like for a moment to discuss deregulation a little bit. I guess when you are dealing with a subject like this it depends a great deal what part of the country you come from. Coming from a medium-sized city and a part of the world where air travel is very important and where small communities feed into a larger centre, I have some worries about whether deregulation is an answer.

I was just going through the *New York Times* Sunday edition last week-end. There was an article that sort of gives me the idea that all has not been well in the United States and that many of the larger carriers have reformed, etc., etc., and are slowly pushing some of the smaller carriers out. Consequently, some of the results are not exactly what we might have thought would happen, in particular the smaller carriers. Also, I worry that some of the communities where the rates and so on have been based on a kind of national structure and where if it is possible for carriers to fly into those communities the local administration could be pushed into a much more expensive situation, because we have had some cross-subsidies over a period of time.

• 1705

I worry about these things because I just wonder if the size of the market and the distances and the small communities where it is vital to have air service but where it may not pay to have air service, whether the kinds of suggestions you are making are going to make that possible.

I will finish up my statement and leave it with you. I believe that given the kinds of regulations we have at present, the rate structures and so on are such that they can be regulated fairly well. It seems to me I would stay with more regulation rather than less regulation, and try to get a pricing structure and a rate structure that is more satisfactory to the majority of Canadians. I think it is a fundamental principle in transportation in Canada that a lot of transportation, a lot of movement of people and goods back and forth, does not pay in certain instances but in certain other instances it does, and that we as Canadians have to subsidize transportation—a fact that may be good for the country in other ways.

I would like you to comment on these things. I would also like you to answer one specific question that has always been on my mind. I was not here when we had this discussion with the Minister, but it seems to me that Canadians—and if I hear people like Max Ward correctly—are subsidizing through transportation in Canada some of the trans-Atlantic, high-competitive stuff. Some of the trans-Atlantic rates, I am told, are perhaps half of the rates in Canada.

[*Translation*]

quatre possibilités. Nous espérons recevoir une directive du ministre, afin de résoudre cette question.

M. Bockstael: En fait, les membres du Comité de ce côté-ci de la table aimeraient bien que ce problème soit réglé de préférence avant la prochaine élection.

Le président: Il n'y a aucun message sous-entendu, bien sûr. Merci, monsieur Bockstael.

Monsieur McRae.

M. McRae: Merci, monsieur le président. je voudrais discuter un peu de la déréglementation. La façon de traiter un tel sujet dépend beaucoup de la région du pays où l'on habite. J'habite moi-même une ville de taille moyenne, dans une partie du Canada où le voyage par avion est très important, et où les petites collectivités sont rattachées à un centre plus important, et je me demande si la déréglementation est la bonne solution.

Dans le *New York Times* de dimanche, j'ai trouvé un article qui donne à penser que la déréglementation n'est pas un si grand succès aux États-Unis, que plusieurs gros transporteurs aériens ont reformé leur société, etc., qu'en fait ils sont en train d'éliminer les petits transporteurs. Ainsi, les choses ne se sont pas déroulées tout à fait comme prévu, surtout pour les petits transporteurs. Je m'inquiète aussi un peu des collectivités où les tarifs sont établis selon une échelle nationale, et où le coût de l'administration locale pourrait devenir plus élevé, s'il était possible pour certains transporteurs de desservir ces villes, car au cours des années ces lignes ont bénéficié d'un subventionnement horizontal.

Cela m'inquiète, car je me demande si le genre de proposition que vous faites ne rendrait pas justement impossible ce subventionnement horizontal pour ces petites municipalités, où il est essentiel d'avoir un service aérien et qui n'ont pas le marché suffisant pour s'autofinancer.

Je vais terminer ma déclaration, et je vous laisserai répondre ensuite. Il semble qu'avec les règlements actuels, les barèmes de tarifs peuvent s'adapter assez bien. À mon sens, il vaudrait mieux plus de règlements que moins, afin d'avoir une structure tarifaire qui réponde aux besoins de la majorité des Canadiens. C'est un principe acquis dans les transports au Canada, qu'un grand nombre de déplacements de personnes comme de biens ne peuvent être faits à profit, mais que les Canadiens en général doivent subventionner leurs transports, ce qui est peut-être bon pour le pays.

Je voudrais que vous réagissiez à ce sujet et que vous répondiez aussi à une question particulière qui me trotte à l'esprit. Je n'étais pas présent lors de la comparution du ministre, mais il me semble que les Canadiens—si les gens comme Max Ward ont raison—subventionnent par leur transport domestique, certaines lignes transatlantiques très concurrentielles. Selon ce qu'on m'a dit, certains tarifs transatlantiques représentent la moitié des tarifs du Canada.

[*Texte*]

It seems to me that a lot of airlines are in the trans-Atlantic stuff partly because it is prestigious to be there, not because it is in the interest of CAnadians to have them there. At least it is not in the interest of internal subsidy and subsidy of moving Canadians back and forth within Canada that funds should be diverted from that through subsidized trans-Atlantic and other foreign travel.

So I leave that with you. I go back again. I do not know whether you have seen the article on this particular point; I put a copy of it there. But it leads me to believe that the big carriers in the long run are either taking over and managing the small carriers or forcing some of them out—particularly the smaller, the third tier of carriers, in that there are signs that deregulation in a much larger market are not working and that we might run into the same situation. I worry about what is happening in some of our smaller communities. Also, let us talk about the foreign travel and whether or not trans-Atlantic and other travel of this kind is not being subsidized by local transportation. That is one big sentence.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, that is a very large question that Mr. McRae has asked. On the whole subject of deregulation, I would suggest that you should have a chat with Mr. Axworthy some afternoon when you are in the House together. I think it is worth a couple of hours of discussion. I know he would be very pleased to sit down and talk to you about that subject, and I am sure he could address some of your concerns.

• 1710

With respect to the question you raised about cross-subsidization, that is an extremely difficult question to answer. It presumes a correct allocation of costs, and costs can be allocated in any way to suit the purposes of the person making the point or rebutting a particular point. From where I sit, I have not seen any substantial evidence that there is a cross-subsidization on international routes by fares charged on domestic routes.

I recognize also that question is open to challenge, but in this day of so many seat sales and bargain prices and whatnot, it is hard to get a set of fares that you can relate domestically to a set of fares that involves discount rates internationally and come to any conclusion as to whether there is any subsidization.

I think if you look at the standard economy fare, you could not make the case that there is a cross subsidization to any extent at all—if there is one to begin with—to the effect that international air travel is being subsidized by domestic air travel. I really do not believe that is the case.

The Chairman: Again, I hesitate to interrupt, but I have a little difficulty with that type of question on the main estimates, because it seems to me that Mr. Sinclair made the point that it is a question more appropriately directed to the Minister rather than to an official whose job it is to implement the policy, not to formulate it. However, proceed.

Mr. McRae: I would like to rephrase the question a little bit. I agree and I am certainly going to have a discussion with the Minister; we have not had the time yet to do it.

[*Traduction*]

Il me semble qu'un grand nombre de lignes aériennes participent au transport transatlantique, parce que cela rapporte un peu de prestige, et non parce que c'est dans l'intérêt des Canadiens. Il n'est certainement pas dans l'intérêt des Canadiens que des fonds soient soustrés au subventionnement horizontal des vols domestiques et affectés au financement des vols transatlantiques et à l'étranger.

Alors je répète. Je ne sais pas si vous avez lu cet article à ce sujet, je vous en ai laissé une copie. Cela me porte à croire que les transporteurs importants prennent le contrôle des petits transporteurs, ou finiront par les forcer à la faillite, surtout les transporteurs de troisième ordre, car selon toutes les indications, la déréglementation ne fonctionne même pas sur un marché beaucoup plus important, et éventuellement nous pourrions faire face à la même situation. Je suis un peu inquiet des conséquences éventuelles pour nos petites collectivités. Je voudrais aussi entendre vos commentaires au sujet du subventionnement des vols transatlantiques et étrangers par les tarifs sur les vols domestiques.

M. Sinclair: C'est une question très compliquée que M. McRae m'a posée. Au sujet de la déréglementation, je vous propose que vous en discutiez avec M. Axworthy à la Chambre. Ce sujet mérite bien quelques heures de débat. Je suis certain qu'il se ferait un plaisir d'en discuter avec vous, et qu'il pourrait répondre à certaines de vos questions.

Il est très difficile de répondre à votre question sur le subventionnement horizontal. Un tel subventionnement suppose une répartition juste des coûts, pourtant, dans une argumentation ou une discussion on peut très bien répartir les coûts pour répondre à cette fin. Dans mon poste je n'ai vu aucune preuve concluante qu'il existe un subentionnement des lignes internationales par les tarifs exigés sur les lignes intérieures.

Je sais très bien que cette affirmation peut être contestée; mais aujourd'hui, où nous voyons tant de soldes de places sur les avions, tant de remises sur les prix, il est assez difficile de comparer un barème de tarifs domestiques à un barème de tarifs internationaux avec remises et d'en conclure qu'il y a subventionnement.

Il n'est certainement pas possible, en partant des tarifs normaux, en classe économique, de prouver que les lignes intérieures subventionnent les lignes internationales. Je ne crois vraiment pas que ce soit le cas.

Le président: Je n'aime pas interrompre, mais ce genre de question a peu de rapport avec le budget des dépenses principales, et il me semble que M. Sinclair a indiqué qu'il vaudrait peut-être mieux adresser cette question au ministre, plutôt qu'à un fonctionnaire, dont la responsabilité est d'appliquer la politique, et non pas de la formuler. Toutefois, continuez.

M. McRae: Je vais donc reposer cette question. Je suis d'accord avec vous, monsieur le président, et je vais certaine-

[*Text*]

However, it seems to me that it is the duty of the department and its various sections to get some kind of good idea of what the true costs are. That worries me, and there is almost an implication there that the department itself or the CTC and the Air transport board are not capable of understanding what true costs are. We deregulate, letting the market do it since we do not know how to operate it ourselves. That is the kind of impression I get; I do not know whether that is within the jurisdiction but I will leave it at that.

The Chairman: I suggest to you, Mr. McRae, if you have not already done so, that you look at the transcripts of the hearings of this committee just about two years ago, when we did a special study on domestic air fare policy.

Mr. McRae: It seemed to me, Mr. Chairman, at that time we came to conclusions that were similar to the conclusions that I am trying to reach. I may be wrong, but as I recall we were not all that excited about deregulation at that stage. However, I realize that the Minister has other ideas including some concerns about small communities. I am not opposed to this per se, but I still have some questions.

The Chairman: The committee did recommend a deregulatory régime but certainly not following the U.S. model. Thank you, Mr. McRae. Madam Cote.

Mme Côté: Merci, monsieur le président.

J'aimerais vous remercier, vous tous et surtout mon collègue de Parkdale, M. Flis, des remarques qu'il a faites à mon endroit, et je voudrais assurer les membres du Comité, de tous les côtés de cette table, de ma disponibilité. Je n'oserais certainement pas briser la tradition ou la coutume qui veut qu'un secrétaire parlementaire s'abstienne de poser des questions, mais j'écouterai avec beaucoup d'attention.

Je vous remercie à nouveau, monsieur le président.

Le président: Merci beaucoup, madame.

The Chairman: Mr. Nowlan on the second round.

Mr. Nowlan: I will be very short in view of the time. Mr. Sinclair touched on it and it was going to be my second round. He mentioned the EPA situation. I wonder whether you could give us an update on that and some examples of the concern the Department had with the bad feeling in the cockpit because of that labour problem?

• 1715

Mr. Sinclair: Yes, Mr. Chairman. At the present time the CALPA pilots are being reworked back into the EPA system. The last word I had, as of yesterday I guess it was, is that there were still eight pilots to be worked back into the system, but that is progressing according to the game plan that was set up after the back-to-work agreement.

[*Translation*]

ment en discuter avec le ministre, nous n'avons pas eu le temps de le faire encore.

Toutefois, il me semble qu'il incombe au ministère et à ses différentes directions de savoir exactement quels sont les coûts véritables du transport aérien. Cela m'inquiète un peu, car cela semble impliquer que le ministère même, ou la Commission canadienne du transport, et l'administration des transports aériens ne sont pas capables de comprendre quels sont les coûts réels. On veut enlever les règlements pour laisser le marché se réglementer, simplement parce qu'on ne sait pas comment procéder. C'est l'impression que j'ai, je ne sais pas si j'ai le droit de poser ce genre de question, mais c'est à vous de décider.

Le président: Monsieur McRae, si vous ne l'avez pas encore fait, je vous propose de lire les procès verbaux des audiences du Comité d'il y a deux ans lorsque nous avons fait une étude spéciale de la politique des tarifs de transport aérien domestique.

M. McRae: Monsieur le président, il me semble que nous en étions venus aux mêmes conclusions que j'essaie d'établir. Je me trompe peut-être, mais il me semble que nous n'étions pas tellement enthousiastes au sujet de la dérèglementation à ce moment-là. Bien sûr, je comprends que le ministre ait d'autres idées, y compris certaines inquiétudes au sujet des petites collectivités. Je ne m'y oppose pas, mais j'ai quand même des doutes.

Le président: Le Comité avait effectivement recommandé une dérèglementation, mais non pas selon le modèle américain. Merci, monsieur McRae.

Mrs. Coté: Thank you, Mr. Chairman.

I wish to thank you all, and particularly my colleague from Parkdale, Mr. Flis, for his very kind remarks about me, and I would like to assure the members of this committee, on both sides of the table, of my complete availability. I would certainly not like to break a convention, which requires that a parliamentary secretary not ask any questions, but I can assure you I will listen most attentively.

Thank you again, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mrs. Coté.

Le président: Monsieur Nowlan, pour un deuxième tour.

M. Nowlan: Je serai très bref, puisque le temps passe. M. Sinclair a déjà touché la question que je voulais poser au deuxième tour. Il s'agit bien sûr de la situation de Eastern Provincial Air Lines. Pourriez-vous nous faire une mise au point de cette situation, et nous parler des inquiétudes du ministère au sujet des tensions qui existaient dans les cabines de pilotage, à cause du problème de personnel?

M. Sinclair: Monsieur le président, en ce moment, on réembauche graduellement les pilotes de l'Association canadienne des pilotes de lignes aériennces. Selon les dernières nouvelles d'hier, huit pilotes n'ont pas été réembauchés, mais tout marche conformément à l'entente conclue pour le retour au travail.

[*Texte*]

As Mr. Nowlan is aware, we have been monitoring the activities of EPA on an active basis, almost an extraordinary basis at times, over the past year. Increasingly, during the fall and winter months, we became more and more concerned about the tensions in the cockpit from a potential safety point of view. Although it can be argued that there were not any serious safety considerations, nevertheless it was a judgment call based on the assessment of a special task team that we put down into the Maritimes shortly after New Years, that the tension level in the cockpit had reached a point where we could no longer be satisfied that there was not a potential for something to happen. So we made a judgment call on the basis that an ounce of prevention is worth a pound of cure, and took an action which, in some quarters, was not terribly popular but which, I think, was responsible, to affect that separation and to relieve that tension. I sincerely believe the action taken was the right and proper action and nothing has come to my attention since that point in time that would change my view of that.

The situation at the present time is that in early January the courts gave the company leave to appeal the decision of the Canada Labour Relations Board and set the dates of, I believe, March 19, 20 and 21 for a hearing of that appeal. Up until today it was my understanding that that appeal is going to take place. However, I did come into possession of some information today, as yet unverified, which indicates there may be some possible delay there, although I do not know that for a fact. We will have to wait until we hear the decision of the court as do the parties involved. However, our order, or our altering of the operating certificate of Eastern Provincial is still in effect, such that if there were a re-emergence of new-hire pilots on the scene, we would still be in a position of enforcing our order that there would be a separation of CALPA pilots and the new-hire pilots.

Mr. Nowlan: I thank you for that very full answer. Actually just one matter you mentioned. In your monitoring of the process, as of now, how is the tension level at the present time? Is it still rather volatile, or has it appeared to calm as they wait the judicial process to complete? Or can you tell me?

Mr. Sinclair: The information that I have on that particular issue is about two weeks old. It was to the effect that the tension level had just eased dramatically, as we would expect it would. First of all, with the separation it eased dramatically. As more and more CALPA pilots have come back onto the scene, the separation order is not as difficult to implement and it has been a general easing. As you know, initially there was some curtailment in the airline's services. Those services have now been restored in all routes, I believe, and I believe the tension level has dropped dramatically to where it really is not an issue. Within a week of the implementation of our order it had dropped sufficiently that we felt it was no longer necessary to maintain the special task team in the Maritimes, but instead more or less turned it over to the region to just monitor on a more active basis, and provided them with a little extra manpower in order to do that.

[*Traduction*]

Monsieur Nowlan sait sans doute que nous surveillons étroitement les activités de EPA, même par des mesures extraordinaires, depuis un an. A l'automne, et durant cet hiver, nous nous sommes de plus en plus inquiétés des tensions qui existent dans la cabine de pilotage, au sujet de la sécurité. Quoiqu'il n'y ait eu aucun problème grave, nous avons estimés, après l'évaluation du groupe de travail spécial que nous avions envoyé dans les provinces Maritimes au début de l'année, que la tension dans les cabines était si élevée qu'elle pouvait être source d'incidents. Nous avons pensé qu'il valait mieux prévenir que guérir; nous avons donc émis une ordonnance, qui même s'il elle n'a pas été très populaire auprès de certains, a assuré la séparation et diminué la tension. A mon sens, la mesure était très juste, et depuis, je n'ai rien entendu qui puisse me faire changer d'idée.

Au début de janvier, le tribunal a permis à la compagnie d'interjeter un appel contre la décision de la Commission canadienne des relations du travail, appel qui sera entendu les 19, 20 et 21 mars. Jusqu'à hier, vraisemblablement, l'appel devait être entendu. Toutefois, aujourd'hui j'ai reçu un renseignement, non confirmé, indiquant qu'il pourrait être retardé. Comme les parties impliquées, il nous faudra attendre la décision du tribunal. Toutefois, notre ordonnace, ou notre directive modifiant le permis de Eastern Provincial Air Lines est toujours en vigueur, et si on embauchait des pilotes nouveaux, nous pourrions toujours appliquer notre ordonnance, pour séparer les pilotes de l'Association canadienne des pilotes de lignes aériennces, et ces nouveaux pilotes.

M. Nowlan: Merci de cette réponse très complète. J'aurais une autre question sur ce que vous avez dit. En ce moment, quel est le niveau de tension? La situation est-elle encore très tendue, ou semble-t-il y avoir eu une accalmie jusqu'à ce qu'on ait le résultat de cet appel? Pouvez-vous me répondre?

M. Sinclair: Mes dernières nouvelles sont déjà vieilles de deux semaines. À ce moment-là, les tensions semblaient être diminuées considérablement, comme prévu. Il est sûr que l'ordonnance de séparation a beaucoup aidé. A mesure qu'un plus grand nombre de pilotes de la A.C.P.L.A. retournent au travail, l'ordonnance de séparation est de plus en plus facile à appliquer, et les tensions diminuent. Comme vous le savez, au début, on a même dû réduire les services de la ligne aérienne. Ces services sont maintenant rétablis, sur toutes les lignes, et le niveau de tension est si faible que ce n'est même plus une préoccupation. Dans la semaine qui a suivi l'application de notre ordonnance, la tension avait suffisamment diminué pour nous permettre de rappeler notre équipe de travail spécial des provinces maritimes, et laisser à la région la surveillance active de la situation, qu'on a assurée en prêtant du personnel supplémentaire.

[*Text*]

• 1720

Mr. Nowlan: Mr. Chairman, my last question is on something I raised earlier which most likely will elevate the tension level in this room. I did not quite follow the line of questioning, Mr. Chairman, to Mr. Sinclair about when he was asked about the change in the Pearson Airport. I have some reasons to ask this and I really would like Mr. Sinclair to give me a rough idea as to when he or his officials were asked their opinion on . . . and whatever they were asked, okay I cannot tell what they said; he cannot tell me what they said—if it was confidential from the Minister or something like that, or the Prime Minister- but when were you asked?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I would say that I was asked for comment and opinion approximately a month before the change was announced.

Mr. Nowlan: Thank you very much.

The Chairman: Thank you, Mr. Nowlan. Mr. Sinclair, if it is any consolation to you, as one who flies EPA on a fairly regular basis, I commend you for sending that special task group to the Atlantic area.

Mr. Nowlan: Yes.

The Chairman: The whole thing was obviously a very unfortunate affair and it is too bad that sometimes disputes take on the air of confrontation rather than negotiation. In view of the claims and counter-claims, the charges and counter-charges that were being made, I think you had no alternatinve and I commend you for taking the action you did with the dispatch you did, because there is now a marked improvement in the attitude in the Atlantic, and on the aircraft themselves. As a passenger flying on those aircraft, I could feel and see the tension that existed in the crews, and it was not a very happy situation.

Mr. Sinclair: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: On behalf of the committee, I would like to thank you for your usual professional approach to the committee and the manner in which you answered the questions. I would also like to thank Mr. Lafleur, Dr. Sebastyan and Mr. St.John for their appearance here today. Thank you all.

The committee is adjourned to the call of the Chair.

[*Translation*]

M. Nowlan: Monsieur le président, ma dernière question porte sur un sujet que j'ai mentionné plus tôt, et qui sans doute a créé des tensions ici. Monsieur le président, je n'ai pas tout à fait suivi la conversation lorsqu'on a demandé à M. Sinclair à quel moment on lui avait demandé de faire des recommandations concernant les changements à apporter à l'aéroport de Lester B. Pearson. J'ai quelques raisons de demander à M. Sinclair de me révéler quand on lui a demandé de faire des recommandations, je ne veux pas nécessairement qu'il me dise ce qu'il a discuté avec le ministre, ou avec le premier ministre, mais seulement qu'il nous dise quand on a porté ce problème à son attention?

M. Sinclair: Monsieur le président, on m'a demandé de faire des commentaires, et des recommandations à peu près un mois avant que le changement ne soit annoncé.

M. Nowlan: Merci beaucoup.

Le président: Merci, monsieur Nowlan. Monsieur Sinclair, pour vous consoler, et à titre de passager régulier des lignes aériennes de E.P.A., je veux vous féliciter d'avoir envoyé ce groupe de travail spécial dans la région de l'Atlantique.

M. Nowlan: Oui.

Le président: C'est une bien triste affaire, il est vraiment malheureux que souvent les disputes se règlent par confrontation plutôt que par négociation. Étant donné les accusations et les contre-accusations, vous n'aviez vraiment pas de choix, et je vous félicite d'avoir agi si vivement, puisque maintenant, il y a eu une amélioration visible des attitudes dans les provinces Maritimes, surtout à bord des avions. Même comme passager à bord de ces avions, je pouvais sentir la tension entre l'équipage, situation très gênante.

M. Sinclair: Merci, monsieur le président.

Le président: Au nom du Comité, je tiens à vous remercier du sérieux que vous apportez dans vos rapports avec le Comité, et de votre façon très honnête de répondre à nos questions. Je veux aussi remercier MM. Lafleur, Sebastyan et St. John d'avoir bien voulu vous accompagner. Merci beaucoup.

La séance est levée.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 8

Thursday, March 15, 1984

Chairman: Maurice A. Dionne

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Transport

RESPECTING:

Main Estimates 1984-85: Votes 10, 15, 20, 25, 30, 35, 40, 45, 50, 55 and L60—Marine Transportation Program under TRANSPORT

WITNESSES:

(See back cover)

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 8

Le jeudi 15 mars 1984

Président: Maurice A. Dionne

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transports

CONCERNANT:

Budget principal 1984-1985: Crédits 10, 15, 20, 25, 30, 35, 40, 45, 50, 55 et L60—Programme du transport maritime sous la rubrique TRANSPORTS

TÉMOINS:

(Voir à l'entier)

Second Session of the

Thirty-second Parliament, 1983-84

Deuxième session de la

Trente-deuxième législature, 1983-1984

Canada Post Postage paid
Postes Canada Port payé
Book rate
Tarif des livres
K1A 0S9
OTTAWA

If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnements et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

From the Department of Transport:

Mr. G.M. Sinclair, Administrator, Canadian Air Transportation Administration;

Mr. G.Y. Sebastyan, Assistant Administrator, Airport and Construction.

Du ministère des Transports:

M. G.M. Sinclair, administrateur, Administration canadienne des Transports aériens.

M. G.Y. Sebastyan, administrateur adjoint, Aéroports et construction.

Available from the Canadian Government Publishing Centre, Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

En vente: Centre d'édition du gouvernement du Canada, Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 8

Thursday, March 15, 1984

Chairman: Maurice A. Dionne

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule nº 8

Le jeudi 15 mars 1984

Président: Maurice A. Dionne

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Transport

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transports

RESPECTING:

Main Estimates 1984-85: Votes 10, 15, 20, 25, 30, 35, 40, 45, 50, 55 and L60—Marine Transportation Program under TRANSPORT

CONCERNANT:

Budget principal 1984-1985: Crédits 10, 15, 20, 25, 30, 35, 40, 45, 50, 55 et L60—Programme du transport maritime sous la rubrique TRANSPORTS

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

Second Session of the

Thirty-second Parliament, 1983-84

Deuxième session de la

trente-deuxième législature, 1983-1984

36184—1

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Maurice A. Dionne

Vice-Chairman: Robert Bockstael

MEMBERS/MEMBRES

Les Benjamin
Eva Côté
Pierre Deniger
Jesse Flis
Michael Forrestall
Hon. Don Mazankowski
Patrick Nowlan
Charles Turner

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Maurice A. Dionne

Vice-président: Robert Bockstael

ALTERNATES/SUBSTITUTS

John Campbell (*LaSalle*)
Léopold Corriveau
Jack Ellis
Len Gustafson
Maurice Harquail
Lyle S. Kristiansen
Gérald Laniel
Bill McKnight
Paul McRae
Keith Penner

(Quorum 6)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 69(4)(*b*)

On Wednesday, March 14, 1984:
Mr. Flis replaced Mr. Ostiguy;

On Thursday, March 15, 1984:
Mr. Benjamin replaced Mr. Parker;
Mr. Kristiansen replaced Mr. Skelly.

Conformément à l'article 69(4)*b*) du Règlement

Le mercredi 14 mars 1984:
M. Flis remplace M. Ostiguy.

Le jeudi 15 mars 1984:
M. Benjamin remplace M. Parker;
M. Kristiansen remplace M. Skelly.

Published under authority of the Speaker of the
House of Commons by the Queen's Printer for Canada

Available from the Canadian Government Publishing Centre, Supply and
Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre
des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

En vente: Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, MARCH 15, 1984
(10)

[*Text*]

The Standing Committee on Transport met at 9:38 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne (*Northumberland—Miramichi*), presiding.

Members of the Committee present: Mr. Bockstael, Mrs. Côté, Messrs. Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Forrestall, Nowlan and Turner.

Alternates present: Messrs. Gustafson and Laniel.

Other Members present: Messrs. Crosby (*Halifax West*), Manly and Ostiguy.

Witnesses: *From the Department of Transport*: Mr. J. Allan, Administrator, Canadian Marine Transportation Administration; Mr. M. Brennan, Deputy Administrator, Marine, Policy and Planning; Mr. R.A. Quail, Commissioner, Coast Guard and Mr. J.E. Clavelle, Director General, Harbours and Ports.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference, dated Tuesday, February 21, 1984, relating to the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1985. (*See Minutes of Proceedings, Tuesday, March 13, 1984, Issue No. 7*).

By unanimous consent, the Committee reverted to Votes 10, 15, 20, 25, 30, 35, 40, 45, 50, 55 and L60—Marine Transportation Program under TRANSPORT and considered them together.

The witnesses answered questions.

At 12:15 o'clock p.m., the Committee adjourned until 9:30 o'clock a.m., tuesday, March 20, 1984.

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 15 MARS 1984
(10)

[*Traduction*]

Le Comité permanent des transports se réunit, ce jour à 9 h 38, sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland-Miramichi*), (*président*).

Membres du Comité présents: M. Bockstael, Mme Côté, MM. Dionne (*Northumberland-Miramichi*), Forrestall, Nowlan et Turner.

Substituts présents: MM. Gustafson et Laniel.

Autres députés présents: MM. Crosby (*Halifax Ouest*), Manly et Ostiguy.

Témoins: *Du ministère des Transports*: M. J. Allan, administrateur, Administration canadienne du transport maritime; M. M. Brennan, administrateur adjoint maritime, Politique et planification; M. R.A. Quail, commissaire, Garde côtière; M. J.-E. Clavelle, directeur général, Havres et ports.

Le Comité reprend l'examen de son ordre de renvoi du mardi 21 février 1984 relatif au Budget principal de l'année financière qui se terminera le 31 mars 1985. (*Voir Procès-verbaux et témoignages du mardi 13 mars 1984, fascicule n° 7.*)

Par consentement unanime, le Comité revient aux crédits 10, 15, 20, 25, 30, 35, 40, 45, 55 et L60 Programme du transport maritime—inscrits sous la rubrique des TRANSPORTS, et il les a étudiés ensemble.

Les témoins répondent aux questions.

A 12 h 15, le Comité interrompt les travaux jusqu'au mardi 20 mars 1984, à 9 h 30.

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(*Recorded by Electronic Apparatus*)

[*Texte*]

Thursday, March 15, 1984

• 0938

The Chairman: Order, please. I remind members that we are resuming consideration of our order of reference relating to the Main Estimates for the year ending March 31, 1985.

Last day we stood Votes 10, 15, 20, 25, 30, 35, 40, 45, 50, 55 and L60 under the Marine Transportation Program. Is it the wish of the committee that we consider these votes together?

Some Hon. Members: Agreed.

The Chairman: Agreed, so that is our order of reference for today.

TRANSPORT

Marine Transportation Program

Vote 10—Marine Transportation—Operating expenditures, the grants listed in the Estimates.....$432,570,000

Vote 15—Marine Transportation—Capital expenditures, including payments to provinces or municipalities $435,257,000

Vote 20—Payment to the Atlantic Pilotage Authority $386,000

Vote 25—Payment to the Canarctic Shipping Company, Limited $3,303,000

Vote 30—Payment to the Jacques-Cartier and Champlain Bridges Inc. $4,387,000

Vote 35—Payment to the Canada Ports Corporation $32,219,000

Vote 40—Payment to the St. Lawrence Seaway Authority Ontario $3,000,000

Vote 45—Payment to the Hamilton Harbour Commission ... $2,130,000

Vote 50—Payments to the Northern Transportation Company Limited $1,200,000

Vote 55—Payment to the Laurentian Pilotage Authority..... $106,000

Vote L60—Loans to the Canada Ports Corporation $4,190,000

The Chairman: You will find these votes listed in your blue book on pages 28-18 to 28-39.

It is my pleasure this morning to welcome to the committee Mr. J. Allan, Administrator, Canadian Marine Transportation Administration, Department of Transport, who is here in his new incarnation. Mr. Allan, it is a pleasure to have you before the committee and I would ask you, in a moment, if you have an opening statement to make and then introduce your officials.

TÉMOIGNAGES

(*Enregistrement électronique*)

[*Traduction*]

Le jeudi 15 mars 1984

Le président: À l'ordre, s'il vous plaît. Je rappelle aux membres du Comité que nous reprenons l'étude de l'ordre de renvoi portant sur le Budget de l'année financière se terminant le 31 mars 1985.

La dernière fois, nous avons réservé les crédits 10, 15, 20, 25, 30, 35, 40, 45, 50, 55 et 60, sous la rubrique Programme du transport maritime. Est-ce que le Comité est d'accord pour que nous étudions ces crédits d'un seul bloc?

Des voix: Approuvé.

Le président: C'est approuvé, voilà donc notre ordre de renvoi pour aujourd'hui.

TRANSPORT

Programme du transport maritime

Crédit 10—Transport maritime—Dépenses de fonctionnement, subventions inscrites au budget $432,570,000

Crédit 15—Transport maritime—Dépenses en capital, y compris les paiements aux provinces ou municipalités $435,257,000

Crédit 20—Paiement à l'Administration de pilotage de l'Atlantique $386,000

Crédit 25—Paiement à la Compagnie de navigation Canarctic Limitée.....$3,303,000

Crédit 30—Paiement à la société Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc.....$4,387,000

Crédit 35—Paiement à la Société canadienne des ports $32,219,000

Crédit 40—Paiement à l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent (Ontario) $3,000,000

Crédit 45—Paiement à la Commission du port de Hamilton . $2,130,000

Crédit 50—Paiements à la Société des transports du Nord Limitée $1,200,000

Crédit 55—Paiement à l'Administration de pilotage des Laurentides $106,000

Crédit L60—Prêts à la Société canadienne des ports..... $4,190,000

Le président: Vous trouverez ces crédits dans votre Livre bleu aux pages 28-18 à 28-39.

J'ai le plaisir ce matin de souhaiter la bienvenue au Comité à M. J. Allan, administrateur de l'Administration canadienne du transport maritime, au ministère des Transports; le voici ici comme un nouveau phénix. Monsieur Allan, nous sommes heureux de vous accueillir au Comité, et je vous demanderais, après votre déclaration d'introduction, si vous en avez une, de présenter vos hauts fonctionnaires.

[*Texte*]

Just before I turn the mike over to you, I want to seek the advice of the committee. You will recall that when we had VIA Rail before us there was a request made for the contract between VIA Rail Canada and Nirvana Management Consultants Limited.

We had a bit of a discussion at that time about how the documents should be made available, because Mr. Franche said:

• 0940

I discovered that the lease, according to a custom often occurring in the Province of Quebec, has been registered, and therefore it is in the public domain as a lease. It is now in the public domain. Whether you wish us to table it or not, I leave it to your good judgment. If so, it will take us a bit of time to have it all translated, as it is written in English only.

I would prefer that the document be made available to the member who asked for it and any member who might want it, rather than actually tabling it. If it is tabled, it means that it has to be part of today's record and I really do not see the need for it to be part of the record. That is simply a personal opinion; it is not a ruling. My suggestion would be to make it available to any member who wants it.

Mr. Forrestall said:

Without anticipating Mr. Mazankowski's intentions, with respect, Mr. Chairman, I would think he would want it to be part of the record. If he, in fact, asked for your co-operation in having it tabled, could I ask you, on a point of order, whether you could ask the witnesses if they could make it available? We will find an opportunity to consult with Mr. Mazankowski, so that his views at least are known with respect to it.

I replied:

I think that is a fair suggestion. Certainly if it is made available to members of the committee at a later date, any member can move that it become part of the proceedings of a future meeting.

Now, we have the document, and Mr. Mazankowski came back in and he said . . . I asked him whether or not he wanted the document tabled. Mr. Mazankowski said yes. I said, perhaps you want it made available to members of the committee. Mr. Mazankowski said that he thought it should be made available to the members of the committee.

Now, the reason I raise this is because it is a contract. It is a thick, technical document. If we have it translated, because it was written in English only, it will take some time. My preference, but I am at the disposal of the committee, is to make it available to members of the committee, rather than making it part of the record. But I am in the hands of the committee. Which do you want me to do?

Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, Mr. Mazankowski expressed a desire to have it become a matter of the record . . . I might ask that once again we defer the matter until such time as he is

[*Traduction*]

Avant de vous donner le micro, il faut que je prenne avis auprès du Comité. Vous vous souvenez que lorsque VIA Rail a comparu, on a fait une demande concernant le contrat entre VIA Rail Canada et Nirvana Management Consultants Limited.

On en a un peu discuté à l'époque, pour savoir sous quelle forme les documents devraient être distribués, après que M. Franche ait dit:

J'ai constaté que le bail, selon une coutume courante dans la province du Québec, a été enregistré et qu'il fait par conséquent partie du domaine public. Je vous laisse le soin de décider si vous désirez que nous vous le remettions ou non. Dans l'affirmative, il nous faudra un certain temps pour le traduire car ce document n'existe qu'en anglais.

Je préférerais qu'il soit remis au député qui l'a demandé et à tout autre qui désirerait l'avoir, plutôt qu'il soit déposé. S'il est déposé il doit figurer au procès-verbal de ce jour et je ne pense pas que ce soit nécessaire. Mais il s'agit simplement d'une opinion personnelle et non pas d'une décision. Je propose que ce document soit remis aux députés qui le désirent. Êtes-vous d'accord?

M. Forrestall a alors répondu:

Sans vouloir préjuger des intentions de M. Mazankowski, je crois, monsieur le président, qu'ils préférerait que ce document figure au procès-verbal. Si, en fait, il vous demandait que ce document soit déposé, je vous prierai, en rappel au Règlement, de bien vouloir demander aux témoins s'ils sont disposés à le rendre public. Nous pourrons ensuite consulter M. Mazankowski pour que nous soyons mieux en mesure de savoir ce qu'il pense.

J'ai répondu:

Je pense que c'est une bonne suggestion. Si ce document est distribué aux membres du Comité à une date ultérieure, tout membre de ce Comité peut demander à ce qu'il fasse partie du procès-verbal d'une séance ultérieure.

Nous avons donc ce document, et M. Mazankowski est revenu en parler pour dire . . . Je lui ai demandé alors s'il voulait que le document soit déposé. Il a répondu oui. Je lui ai dit que, peut-être, il voulait surtout qu'il soit disponible pour les membres du Comité. M. Mazankowski a dit qu'il faudrait effectivement le mettre à la disposition des membres.

La raison pour laquelle je soulève cette question est qu'il s'agit ici d'un contrat. C'est un document épais, technique, et si nous voulons qu'il soit traduit, puisqu'il n'existe qu'en anglais pour le moment, il faudra attendre. J'ai donc une préférence, mais je suis à la disposition du Comité, et ce serait qu'il soit mis à la disposition des membres du Comité, plutôt que de le joindre en annexe au procès-verbal. Mais je suis à votre disposition pour cela. Que voulez-vous faire?

Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Monsieur le président, M. Mazankowski a exprimé le désir que ce document soit joint au compte rendu de séance . . . Je demanderai qu'une fois de plus nous reportions

[*Text*]

here, able to peruse it and determine whether or not, in fact, in his judgment, it should be part of the record. It does look like a rather lengthy document. If we could, on that basis, stand your question, and if the document in the interim could be made available to Mr. Mazankowski, I think we could resolve it at an early subsequent meeting.

The Chairman: I think that is a good suggestion. My problem is that I was not clear, from the record, whether Mr. Mazankowski wanted it part of the record or if he was satisfied with its being made available to members of the committee. So I think that is a good suggestion, Mr. Forrestall.

If there are no other points to be raised on it, I will ask the clerk to see that Mr. Mazankowski gets a copy as soon as possible—oh, he already has a copy. Then if he is satisfied with its being made available to members of the committee, we will check the members who were on the committee that day and make sure each member gets a copy.

All right. Back to you, Mr. Allan.

Mr. J. Allan (Administrator, Canadian Marine Transportation Administration, Department of Transport): Thank you very much, Mr. Chairman. I would like to introduce my colleagues to the committee. Mr. Martin Brennan, who is on my right, is the Deputy Administrator, Marine Administration. On my left is Mr. R.A. Quail, who is the recently appointed Commissioner of the Canadian Coast Guard. On my far left is Mr. Jacques Clavelle, who is the Director General, Harbours and Ports.

I am delighted to have this opportunity, Mr. Chairman, to meet with the committee on the marine estimates, and would bypass an opening statement from myself in favour of your wishes and those of your committee.

The Chairman: Fine. In that case, we shall go directly to questions, as soon as I have an indication of who wishes to ask questions.

Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Thank you, Mr. Chairman. We welcome the officials who are here with us today. For two of them we wish them well in their new tasks in the time ahead. I think you will find us more curious than harmful in our questions. We have a useful reputation here of enjoying ourselves and being somewhat informal.

• 0945

Mr. Chariman, I should perhaps go to the Marine Transportation Administrator and ask him if he would explore with us for a few minutes the current status of the St. Lawrence Seaway. I am curious now that we are, I suppose, about to

[*Translation*]

cette question jusqu'à ce qu'il soit ici, qu'il puisse en prendre connaissance lui-même, et qu'il décide si à son avis le texte doit être joint en annexe au procès-verbal. Cela donne effectivement l'impression d'être un document consistant. Nous pourrions peut-être, alors, remettre la question à plus tard, et si le document peut être communiqué à M. Mazankowski entre-temps, nous pourrons apporter une réponse à une séance ultérieure.

Le président: Je pense que c'est une bonne idée. Je voulais simplement savoir exactement, parce que le procès-verbal ne me permettait pas d'y répondre de façon certaine, si M. Mazankowski voulait que le contrat fasse partie du procès-verbal, ou s'il lui suffisait qu'il soit mis à la disposition des membres du Comité. Voilà donc une bonne proposition, monsieur Forrestall.

S'il n'y a rien d'autre à discuter, je demanderai au greffier de voir à ce que M. Mazankowski puisse avoir un exemplaire aussitôt que possible . . . Oh, il en a déjà un. Alors, s'il lui suffit que le texte soit mis à la disposition des membres du Comité, nous ferons la liste des membres présents à cette séance, et nous nous assurerons que chacun d'entre-eux en obtienne un exemplaire.

Très bien. Maintenant à vous monsieur Allan.

M. J. Allan (administrateur, Administration canadienne du transport maritime, ministère des Transports): Merci, monsieur le président. Je voudrais présenter mes collègues au Comité. M. Martin Brennan, à ma droite, administrateur adjoint, pour le maritime. À ma gauche, M. R.A. Quail, récemment nommé commissaire de la garde côtière. Et à l'extrême gauche M. Jacques Clavelle, directeur général, hâvres et ports.

Je suis heureux d'avoir cette possibilité, monsieur le président, de rencontrer les membres du Comité pour discuter du budget du transport maritime, je ne vais pas faire de déclaration d'introduction, et je me mets plutôt à votre disposition et à celle du Comité.

Le président: Très bien. Dans ce cas, nous allons passer directement aux questions, dès que je saurai qui se porte volontaire pour les questions.

Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Merci, monsieur le président. Nous souhaitons la bienvenue aux hauts fonctionnaires présents. Nous souhaitons également beaucoup de succès dans leur carrière aux deux d'entre eux qui viennent d'être nommés à leur poste. Vous constaterez certainement que nous sommes plus curieux que dangereux, dans nos questions. Nous nous sommes fait une bonne réputation de députés sérieux et qui se montrent, d'une certaine manière, très peu formalistes.

Monsieur le Président, je vais m'adresser d'abord à l'administrateur du Transport maritime et lui demander s'il pourrait nous parler un peu du statut actuel de la voie maritime du Saint-Laurent étant donné qu'elle va bientôt être à nouveau

[*Texte*]

have it opened again. That should not be a bad place to start. As we discuss it, I am more curious about where we will be next September or October, particularly from the point of view of tariffs and tolls.

I would like, perhaps, during the course of the consideration of the estimates, to in a sense go a bit further. I may be getting out of immediate jurisdiction, but I would like to seek some information and clarification with respect to what is going on in the two houses of the United States Congress with respect to their trials and tribulations with the seaway. I would like information on the thrust to extend the shipping season, the status within our own group of discussions with other departments, particularly Environment Canada, as to the implications of an extended season and the implications of extensive ice breaking and so on and so forth.

Perhaps we could start back where I began, and ask Mr. Allan—through you, Mr. Chairman—if he can tell us when the St. Lawrence Seaway will open this year.

Mr. Allan: Thank you, Mr. Chairman. The latest information we have on the seaway with respect to its current status in terms of its opening is that the Welland locks will be available and operating on March 28, and the access to Lake Ontario will be available on April 2. Those are the intentions of the seaway at this time.

Mr. Forrestall: God willing.

Mr. Allan: Yes. Given the situation as appreciated, I believe it was early last week's appreciation of the situation.

Mr. Forrestall: I appreciate that, Mr. Chairman.

Could we then get into what I think concerns a lot of us more than anything else; that is, the current status of the seaway with respect to the suspension of any toll and tariff adjustments. I am not sure where we stand. Are we into negotiations with the United States? Have you had any talks with them? Perhaps we could use that as a starter and bring us up to date.

Mr. Allan: Mr. Chairman, on the question of tariffs and tolls for 1984 it has been established that there will be no change. There is dialogue. The president of the seaway is in dialogue with his American colleagues with respect to 1985. There has been nothing more than that—a dialogue at this stage with respect to those tolls and tariffs.

Mr. Forrestall: Could Mr. Allan give us some indication of the general trend of the discussions, or are we getting into an area where he would prefer not to make extensive comment? For example over the last several weeks, we have had a number of press indications of exploration of ways to boost the traffic on the seaway. We have had some suggestions that are difficult to understand emanating from the United States, from several congressmen and United States senators, about some of their plans as to what they would like to see happen to the seaway. Where do we stand *vis-à-vis* the United States? All of these ideas—it is pretty much a one-sided problem that

[*Traduction*]

ouverte à la navigation. Voilà donc une bonne façon de lancer le débat. Et j'aimerais notamment savoir où nous en serons en septembre ou en octobre prochain, notamment en ce qui concerne les droits et péages.

J'aimerais également, au cours de cette étude du budget, aller un peu plus loin. Peut-être que je m'écarte un peu du sujet et de votre ressort, mais j'aimerais avoir quelques renseignements et quelques éclaircissements sur ce qui se passe au Congrès américain, dans les deux Chambres, et où ils en sont de leur discussion sur la question de la voie maritime. J'aimerais également savoir ce qu'il en est du projet d'allonger la saison de navigation maritime, et ce que disent les autres ministères, notamment Environnement Canada, des répercussions que cela aurait, et notamment au cas où l'on en est réduit à pratiquer le déglaçage de façon intensive.

Monsieur le Président, nous pourrions peut-être reprendre où j'ai commencé, et demander à M. Allan s'il peut nous dire quand la voie maritime du Saint-Laurent sera ouverte à la navigation cette année.

M. Allan: Merci, monsieur le Président. En ce qui concerne cette voie maritime, nous pensons que les écluses du canal Welland seront ouvertes dès le 28 mars, et que l'accès au lac Ontario sera libre le 2 avril. Voilà les intentions de l'administration de la voie maritime du Saint-Laurent en ce moment.

M. Forrestall: Si Dieu le permet.

M. Allan: Oui. Voilà les dernières informations que nous avons obtenues à partir d'une évaluation faite la semaine dernière.

M. Forrestall: Je comprends cela, monsieur le Président.

Pourrions-nous ensuite passer à ce qui nous préoccupe plus que tout le reste; c'est-à-dire, ce qu'il en est du projet de suspendre tout ajustement des tarifs et des droits de payage. Je ne sais pas où nous en sommes là-dessus. Y a-t-il des négociations avec les États-Unis? Avez-vous pris contact avec eux? Nous pourrions peut-être commencer là-dessus pour être à jour.

M. Allan: Monsieur le Président, il a été décidé que rien ne serait changé en 1984 en matière de tarifs et de droits de péage. Ensuite, pour 1985, notre président de la voie maritime est en rapport avec ses collègues américains. Le dialogue se poursuit. Voilà où en sont les choses, cette question des tarifs et péage est en discussion.

M. Forrestall: M. Allan pourrait-il nous dire comment s'orientent ces discussions, de façon générale, ou préférait-il là-dessus ne faire aucun commentaire supplémentaire? C'est ainsi que nous avons pu apprendre par la presse, au cours des dernières semaines, que l'on cherchait à augmenter le volume de la navigation sur la Voie maritime. Un certain nombre d'indications également, difficiles à comprendre, et émanant des États-Unis, de plusieurs congressistes et sénateurs, laissent supposer qu'ils ont des projets et des desiderata en ce qui concerne cette voie maritime. Où en sommes-nous, en ce qui nous concerne, par rapport aux États-Unis? On fait des tas de propositions, mais on a l'impression de ce côté-ci qu'il s'agit

[*Text*]

we are faced with. Everything seems to be emanating from there, and we are remaining somewhat silent.

• 0950

Mr. Allan: Yes. Mr. Chairman, there is dialogue with elements within the Congress of the United States with respect to the possible extension of the season, and in some cases, discussion of the possibility of maintaining the season for a full annual cycle. We have not been approached directly to dialogue over the possibilities, but the president of the seaway has made it known on appropriate occasions that our analysis does not show that it is feasible or necessary to do this from the point of view of the contemplated traffic flow and loading of the system.

But we are working on improvements to certain turning basins and certain facilities which would assist in increasing the capacity of the system at the present time, in that way. The president of the seaway is looking forward to increasing the capacity somewhat at a far lesser expense than the—without quoting him in his words . . . extremely expensive costs that would have to be considered to make major changes in the cyclic period of the seaway.

Mr. Brennan might be able to enlighten us some more on that subject.

The Chairman: Mr. Brennan.

Mr. M. Brennan (Deputy Administrator Marine, Policy and Planning, Transport Canada): Mr. Chairman, we have certainly detected some mixed feelings within the United States itself about this particular issue. There are those who are strongly for it and those who are against it. For example, last year we had a visiting group of U.S. congressmen and senators, who were visiting Ottawa, and we discussed the pros and cons of doing this. It is clear from them that there was no unanimity view on the United States' part.

I guess our current view of the seaway is that the capacity problem which people were speaking about a few years ago and still do to a certain extent, is really now looking as if it is going to be around the turn of the century. Even then it will be focussed more or less on the Welland Canal.

Nevertheless, if you think further ahead, extension of the seaway is obviously one way of getting more through, but there are all sorts of problems associated with navigation, once the navigation lights have been removed. We have been doing some experiments to see if there are some electronic means of overcoming that. There are, of course, environmental problems and there is all the cost associated with ice breaking, but I guess from the Canadian point of view we see that as a solution which is a long way off, around which there is still a lot of work to be done.

Mr. Forrestall: I appreciate that. From that I assume that these mid and long-term perennial problems, most of which I

[*Translation*]

surtout d'une action un peu unilatérale. Il semble que tout vienne de là-bas, et que nous restions sans voix.

M. Allan: Monsieur le président, nous sommes en relation avec certains éléments du Congrès américain, en ce qui concerne notamment l'extension de la saison de navigation, et dans certains cas, nous discutons de la possibilité de faire durer la saison aussi lontemps que l'année elle-même. On ne nous a pas demandé de façon explicite de discuter de la façon dont on procéderait, pour réaliser cet objectif, mais le président de la Voie maritime par ailleurs a expliqué—lorsqu'il l'a jugé utile—que notre analyse ne permettait pas de conclure à la faisabilité ni à la nécessité d'aller dans ce sens, notamment si l'on se place du point de vue du trafic et des charges transportées.

Mais nous travaillons à améliorer certains bassins d'évitage, et certaines installations, qui permettraient d'augmenter la capacité de l'ensemble de la voie. Le président a bon espoir de pouvoir améliorer cette capacité, à beaucoup moins de frais—je ne le cite pas mot pour mot—que cela n'aurait engagé de bouleverser le cycle de navigation annuel.

M. Brennan va peut-être nous en dire plus là-dessus.

Le président: Monsieur Brennan.

M. M. Brennan (administrateur adjoint, Maritimes, politique et planification, Transport Canada): Monsieur le président, nous avons certainement reçu des réponses un peu contradictoires de la part des États-Unis sur cette question. Certains sont tout à fait partisans, d'autres sont contre. C'est ainsi que l'an dernier nous avons reçu un groupe de représentants et de sénateurs américains, en visite à Ottawa, avec lesquels nous avons discuté du pour et du contre de cette opération. Il était clair, d'après eux, que les États-Unis n'avaient pas un point de vue unanime sur cette question.

Nous pensons, quant à nous, que ce problème de capacité dont on parlait il y a quelques années, et dont on continue à discuter dans une certaine mesure, se posera surtout à la fin du siècle. Et même alors il s'agira surtout, dans une certaine mesure, du canal Welland.

Néanmoins, si vous voulez notamment faire des prévisions, il est certain qu'une extension de l'utilisation de la voie est une façon d'y faire passer plus de bateaux, mais cela entraîne un certain nombre de difficultés, notamment lorsque les feux de navigation ont été supprimés. J'ai fait quelques expériences pour voir s'il n'y avait pas des dispositifs électroniques nous permettant de répondre à la question. Il y a bien sûr également des problèmes environnementaux, sans parler de tout ce que le déglaçage coûterait, mais d'un point de vue strictement canadien nous considérons cette solution comme possible dans un avenir relativement lointain, et il y a encore beaucoup de travail à faire d'ici là.

M. Forrestall: Merci pour cette réponse. Je suppose alors que vous mettez dans la même catégorie tout un groupe de

[*Texte*]

guess are long-term problems, are one set of issues. Mr. Emery's suggestion, though, intrigues and interests me. If I quote him correctly:

> Tolls cannot merely be viewed as a way to pay our bills. We should also view them as a potential marketing tool to be used to reward our best customers and to attract new business.

Do I draw from this that all we are doing now perhaps is tinkering and finding ways to keep tolls within acceptable limits to those who have to use them? Is that, in essence, what we are doing; looking at a number of small ways, rewarding good customers, charging, for example, no more for a fully loaded ship than we do for a partially loaded ship?

• 0955

Is that type of thing what we are exploring now?

I suggest this, Mr. Chairman, because I want to ask finally whether or not the department has considered, or is considering, the possibility of a round of public hearings perhaps on both sides of the border. It has been some years since we have sought public input on the Seaway, its structure and our capacity to use it as a development tool.

Perhaps Mr. Brennan might tackle that.

Mr. Brennan: Mr. Chairman, I do not think we are anything like ready for the stage which Mr. Forrestall was outlining there, but we have going within the department a fairly extensive study, one of a series, in which we are addressing various regions of the country, or parts of the country, to determine what our future stance should be. One of these is what we call the Great Lakes Marine Services Policy Study, in which the whole question of what the scenario for the next 20 years of the Great Lakes river system is going to look like, and what changes we can anticipate. Certainly one of the things we will consider in that is what sort of pricing policies might be introduced to induce more traffic, or whatever may be necessary. This is not completed yet, and probably will not be until later on in the year, but it is certainly a problem we are very much aware of and are addressing.

Mr. Forrestall: Could I come back to something else, although I am not sure of the degree to which Mr. Allan and the department may or may not be involved. Certainly there is no question about it being a parallel or very, very close issue. This is the decision to relocate from Halifax to Port Hawkesbury the Nova Scotia Nautical Institute.

The history of it is very long. I will not go into it in any great detail, but it is an institution, Mr. Chairman, that sees about 4,000 Canadians pass through its doors. It is a centre of advancement for master's and higher mate's certificates, engineering certificates. Over a period of a number of years—six or seven years—attempts have been made to find permanent quarters for the institute.

A decision had been taken in principle to maintain the institute in the metropolitan Halifax-Dartmouth area, because

[*Traduction*]

questions qui se poseront à moyen et long terme, mais surtout à long terme. Ce que M. Emery a proposé, pourtant, me déconcerte et m'intéresse en même temps. Si je le cite correctement, il dit:

> Les péages n'ont pas seulement pour utilité de nous aider à payer la facture. Nous devrions aussi les considérer comme un instrument possible de politique commerciale, nous permettant de récompenser nos meilleurs clients et d'augmenter notre volume d'affaires.

Puis-je en conclure que notre action se limite en ce moment à chercher des façons de maintenir les péages dans des limites acceptables pour les utilisateurs? ESt-ce l'essentiel de notre action? Cherchons-nous surtout à récompenser les bons clients, en prélevant des droits qui restent les mêmes que le bateau soit chargé à ras bord ou simplement à moitié?

Est-ce que c'est le genre de chose qui est à l'étude?

Si je pose cette question, monsieur le président, c'est qu'en fin de compte, je veux savoir si le ministère envisage ou a envisagé la possibilité d'organiser des audiences, peut-être des deux côtés de la frontière. Il y a plusieurs années déjè que nous n'avons pas consulté la population sur la voie maritime, ses structures, et ses possiblités en tant qu'outil de développement.

Peut-être que M. Brennan pourra me répondre.

M. Brenna: Monsieur le président, je pense que nous sommes loin du stade dont M. Forrestall parle. Toutefois, le ministère a entrepris une étude assez approfondie, une étude parmi d'autres, qui remet en question la situation dans plusieurs régions du pays pour déterminer l'orientation à prendre pour l'avenir. Une de ces études que nous appelons étude de la politique relative au service martime des Grands Lacs essaie de prévoir l'avenir du réseau des Grands Lacs pour les 20 prochaines années, les changements auxquels il faut s'attendre, ce que nous pourrons prévoir. En tout cas, nous avons l'intention de nous interroger sur les politiques d'établissement des tarifs qui pourraient encourager le trafic, ou toute autre mesure nécessaire. Cette étude n'est pas terminée et ne le sera probablement pas avant assez tard dans l'année, mais c'est un problème que nous connaissons bien et que nous étudions.

M. Forrestall: Permettez-moi de revenir sur un autre sujet bien que je ne sois pas sûr qu'il relève vraiment de M. Allan et du ministère. En tout cas, cela ne fait pas de doute, c'est une affaire très voisine. Il s'agit de la décision de déménager l'institut nautique de Nouvelle-Écosse de Halifax à Port Hawkesbury.

Cela remonte à très longtemps. Je ne veux pas entrer dans les détails, mais monsieur le président, c'est une institution qui accueille quelque 4,000 Canadiens. C'est un centre de perfectionnement qui décerne des certificats de capitaines et d'officiers supérieurs ainsi que des certificats de génie. Depuis six ou sept ans on essaie de trouver des locaux permanents pour l'institut.

Après avoir pris en principe la décision de laisser l'institut au coeur de Halifax—Darthmouth, parce que c'est un

[*Text*]

it is the centre of maritime excellence and development. Subsequent to that, site identification was made, extensive planning was done, and the institute was to have been located in the Oceans Industrial Park on the Dartmouth side of Halifax Harbour . . . which is not a point; it is merely that the institute needs permanent modern quarters. It has been operating in the old Immigration annex on the Halifax waterfront for a long period of time now, and it does need a permanent home.

Last fall it was quite abruptly and without consultation, arbitrarily, lifted from the metropolitan Halifax area and relocated in Port Hawkesbury. Some 70% of the students who use the institute live in the Halifax-Dartmouth area, or within very easy commuting distance. Seamen are the product of a very difficult life. To ask them to go 200 miles from their homes when they come ashore to expand or extend or improve or upgrade their certification seems to me to be unwarranted.

Mr. Chairman, to obtain a masters degree today, you need extensive studies in the law. I could go on and on and on.

The institution is associated with some 40 other industrial and institutional groups in the metropolitan area. It has a long history of close co-operation, interchange of ideas, teaching methods, and mutual help. Now we have arbitrarily moved it. My question to Mr. Allan is whether or not his department is in any way involved with this and, if it is, could he explain to us why we would have taken such an extraordinary step with respect to the nautical institute?

• 1000

Mr. Allan: Mr. Chairman, the involvement of the marine administration has been limited to the inputting of information on request from CEIC and although I appreciate the considerations by the member, we are not involved to the degree that would cover that. I would ask my colleague, Mr. Quail, if he would give further response to that in view of the fact that this is an issue that I have not yet become fully acquainted with.

Mr. Forrestall: You will soon.

The Chairman: Mr. Quail.

Mr. R.A. Quail (Commissioner, Canadian Coast Guard): Thank you, Mr. Chairman.

As Mr. Allan points out, we have been involved in the work-up of the design requirements, the equipment that should go into the school, the requirements that should go into the school with respect to marine training. We have had discussions with and input into Employment and Immigration who are the lead department from the federal side in the funding of the new school, and we have talked about the need for marine emergency duty facilities and the need for the associated backup for the MED facilities, the kinds of equipment that should go in and the space that is required. But other than that, we have had no other involvement.

[*Translation*]

excellent centre d'activités et de développement maritimes, on effectua de longs travaux de planification, et on décida d'installer l'institut dans le parc industriel océanique sur le port de Halifax du côté de Dartmouth. Mais là n'est pas la question, l'important est que l'institut a besoin de locaux permanents et modernes. Depuis très longtemps maintenant il est logé dans l'ancienne annexe de l'immigration sur le port de Halifax et l'institut a besoin de locaux permanents.

Soudain, à l'automne dernier, sans aucune consultation, d'une façon tout à fait arbitraire, on décida de déménager l'institut de Halifax à Port Hawkesbury. Environ 70 p. 100 des étudiants de l'institut vivent dans la région de Halifax—Dartmouth ou à distance raisonnable. Les gens de mer mènent une vie particulièrement difficile et je vois mal ce qui pourrait justifier de leur demander d'aller à 200 milles de chez eux lorsqu'ils sont à terre pour améliorer ou perfectionner leurs compétences.

Monsieur le président, aujourd'hui pour obtenir un diplôme de capitaine il faut avoir fait des études de droit approfondies. C'est un sujet que je ne suis pas prêt d'épuiser.

L'institution est associée à environ 40 autres groupes industriels et institutionnels dans la région métropolitaine. Depuis toujours, ils travaillent en étroite collaboration avec ces institutions, échanges d'idées, de méthodes d'enseignement, aide mutuelle. Voilà qu'arbitrairement nous décidons de le déménager. Et je pose cette question à M. Allan, est-ce que son ministère s'est occupé de cette affaire et, si oui, peut-il nous expliquer les raisons d'une mesure aussi extraordinaire au sujet de l'institut nautique?

M. Allan: Monsieur le président, l'administration du transport maritime s'est limitée à communiquer des informations à la demande du ministère de l'Emploi et de l'Immigration. Je comprends les observations du député, mais nous ne nous sommes pas occupés activement de cette affaire. Je peux demander à mon collègue, M. Quail, s'il peut compléter cette réponse car c'est une affaire dont je n'ai pas encore pris connaissance de façon approfondie.

M. Forrestall: Ça ne tardera pas.

Le président: Monsieur Quail.

M. R.A. Quail (commisaire, Garde côtière canadienne): Merci, monsieur le président.

Comme M. Allan vous l'a signalé, on nous a consultés pour les plans des locaux et du matériel requis pour l'enseignement des disciplines maritimes. Nous avons discuté avec les gens de l'Emploi et de l'Immigration qui sont responsables pour le fédéral du financement de la nouvelle école et nous avons parlé, entre autres choses, de la nécessité de prévoir des installations pour les situations d'urgence et les alertes en mer. Nous avons étudié le matériel nécessaire et l'espace requis. Mais à part cela, nous ne nous en sommes pas occupés.

[*Texte*]

We would also be involved, whenever they proceed with the construction, in being part of the team between the federal and provincial governments for the following of the construction program. That is where we are.

The Chairman: You have about three minutes left now, Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: I would certainly want to go on to the second round with respect to this.

Might I ask Mr. Quail, through you Mr. Chairman, whether or not the department was consulted with respect to the move, prior to a decision having been apparently taken?

Mr. Quail: As far as I am concerned, we were mainly involved in the discussion associated with the development of the new school. We are aware of the fact there was consideration being given between having it in Port Hawkesbury as opposed to having it in Halifax.

Mr. Forrestall: What was the view of the department with respect to . . . ? Let me ask you then quite informally and privately, because it is very, very important. You were satisfied with its relocation into permanent headquarters in the initial discussions and negotiations and planning. Is that correct?

Mr. Quail: I guess that our interest is first of all that we agree that there is a requirement for a new school. That is a key ingredient from our point of view. We were certainly participating in the discussions that were going on whenever it was looked at with respect to Halifax and we participated in the same vein, Mr. Forrestall, with respect to Port Hawkesbury. We have not engaged, at least from an administration point of view, in any discussion of Halifax versus Port Hawkesbury.

Mr. Forrestall: It is of some interest to me to learn that that is the degree of the involvement and I would want to follow it up in some detail on the second round, Mr. Chairman.

Mr. Nowlan: Could I ask a supplementary?

The Chairman: Just before you do, I may have misunderstood but it seems to me that the question Mr. Forrestall is asking is, what was the advice the officials gave the Minister?

Mr. Forrestall: It was.

The Chairman: I have a little bit of procedural problem with that, because I am not sure that is a fair question to the officials. I think it would be a fair question to the Minister.

Mr. Forrestall: I accept that admonition. But I also believe, as we have longed established, Mr. Chairman, that the Minister and his professional staff are the advocates of the community of interest they serve. To take a school that has been located been since 1872 and move it from Halifax to Port Hawkesbury will to put us in the position where, within three or four years time, students are not going to go down there. They are simply going to want another one in Halifax, and we are going to have to build a second one. Regarding that proposition, not to have had good counselling and good advice from departmental officials disturbs me.

[*Traduction*]

Lorsque la construction commencera, je pense que nous devrions également faire partie de l'équipe fédérale-provinciale qui suivra le programme de construction. Voilà où nous en sommes.

Le président: Monsieur Forrestall, il vous reste environ trois minutes.

M. Forrestall: Eh bien je reviendrai sur cette question au deuxième tour.

Monsieur Quail, monsieur le président, est-ce que le ministère a été consulté avant que la décision de déménager de soit prise?

M. Quail: Que je sache, nous avons surtout participé à la discussion sur la planification de la nouvelle école. Nous savons qu'on avait commencé par se demander s'il fallait l'installer à Port Hawkesbury ou la laisser à Halifax.

M. Forrestall: Quelle était la position du ministère? Je vous pose cette question à vous personnellement parce que c'est extrêmement important. Au moment des premières discussions, négociations, séances de planification, vous étiez satisfaits de voir cette école s'installer dans des locaux permanents, n'est-ce pas?

M. Quail: Pour commencer, nous sommes convaincus qu'une nouvelle école est nécessaire. C'est un élément clé de notre position. Nous avons participé aux discussions, chaque fois qu'il y en a eues, sur Halifax, et nous continuons à le faire de la même façon, monsieur Forrestall, pour Port Hawkesbury. Toutefois, nous n'avons pas discuté des mérites comparés de Halifax et de Port Hawkesbury, du moins du point de vue administratif.

M. Forrestall: Ce que vous vous me dites m'intéresse beaucoup et j'aimerais revenir sur cette question au second tour, monsieur le président.

M. Nowlan: Une question supplémentaire?

Le président: Mais avant, je me trompe peut-être mais il m'avait semblé que M. Forrestall demandait quel conseil le ministre avait reçu des fonctionnaires?

M. Forrestall: Effectivement.

Le président: Cela me pose un problème car je ne suis pas certain que vous puissiez poser raisonnablement cette question à des fonctionnaires. Il vaudrait probablement mieux la poser au ministre.

M. Forrestall: J'accepte la remontrance. Mais je suis convaincu également, monsieur le président, et c'est une chose qui est acquise depuis longtemps, que le ministre et les spécialistes qui l'entourent sont là pour défendre les intérêts de la population. Or, je vois mal en quoi les intérêts de la population sont servis quant on décide de fermer une école qui existe à Halifax depuis 1872 pour l'envoyer à Port Hawkesbury: d'ici trois ou quatre ans les étudiants refuseront d'y aller. Ils iront dans une autre école à Halifax et nous serons forcés d'en construire une deuxième. Ce qui m'inquiète, c'est que le

[*Text*]

• 1005

The Chairman: I have no problem with your raising this. You have a legitimate right to raise the question, Mr. Mr. Forrestall; it is just to whom you should address the question, that is all. Mr. Nowlan, a supplementary.

Mr. Nowlan: Thank you, Mr. Chairman, I shall keep completely within the boundaries of your direction to my colleague, and not ask about the advice on the move to any Minister, if any was given. Mr. Allan may answer, or one of his officials. As the administrator in charge of marine affairs for the Department of Transport, are you telling us that there was not a memorandum or an assessment made within the department between the pluses and minuses of continuing the school in the Halifax metropolitan area compared to transferring it to Port Hawkesbury? Was there nothing as to the increased expenses, increased logistics and increased problems of servicing with technical staff, when you have the Bedford Oceanography Institute in Bedford? Did this department not give any plan? I am not asking what the advice was . . .

Mr. Crosbie (St. John's West): Right on.

Mr. Nowlan: —but I would certainly like to know how in Hell the department works and what its purpose is, or how in heck the department works . . .

The Chairman: I was just going to say: You meant, how in Halifax the department works.

Mr. Nowlan: Yes, how in Halifax it works. That is my supplementary. Was there a memo or an assessment made by officials—one, two, three or four—and if so, over what period of time before this thing was publicly announced for the change? I appreciate that the officials are in a little cross-fire here, because I also appreciate the realities of a decision made that has real political overtones; but surely there . . . I would like to know what input the officials had, if any.

Mr. Allan: Mr. Nowlan, excuse me, I am sure that I am probably the best one to answer the question in view of the fact that I have not been involved at all. My appreciation, if it is of use, would be that certainly every element of the situation would have been considered, and the necessary examination and alternates would have been provided. I can only pass over to my colleague and ask him if he would like to add anything to that. I think it is certain that the administration would have examined every element which concerned it.

Mr. Nowlan: I realize I am trespassing on my colleague's time; and I may have to put my name in for questioning, though I did not intend to do so.

May I assume from Mr. Allan's answer that if roles reversed and there was a change of government, when we get the files of the Department of Transport, we are going to see within those files an official memorandum from the Department of Transport officials to a Minister—be it the Secretary of State for External Affairs or the Minister of Transport—assessing

[*Translation*]

ministre a peut-être été mal conseillé par les gens de son ministère.

Le président: Monsieur Forrestall, c'est une question parfaitement légitime que vous êtes libre de soulever, mais la question est de savoir à qui vous devez la poser. Monsieur Nowlan, une question supplémentaire.

M. Nowlan: Merci, monsieur le président. Je vais suivre à la lettre les instructions que vous venez de donner à mon collègue, je ne parlerai pas des conseils donnés au ministre, si toutefois il y en a eu. Je m'adresse à monsieur Allan ou à l'un de ses collègues. En sa qualité d'administrateur des affaires maritimes pour le ministère des Transports, est-il en train de nous dire que le ministère n'a pas fait une étude des avantages et des inconvénients comparés d'une école dans la région métropolitaine de Halifax et d'un transfert à Port Hawkesbury? Est-ce qu'on a pas cherché à déterminer ce que cela signifierait, augmentation des dépenses, difficultés logistiques, augmentation des problèmes en particulier pour le personnel technique puisque l'Institut d'océanographie de Bedford est juste à côté? Est-ce que ce ministère n'a pas fait ce genre d'études? Je ne veux pas parler et des conseils . . .

M. Crosbie (Saint-Jean-Ouest): Exactement.

M. Nowlan: . . . mais j'aimerais tout de même savoir comment diable le ministère fonctionne, ce qu'il recherche, ou comment il marche . . .

Le président: Vous voulez dire comment le ministère fonctionne à Halifax.

M. Nowlan: Oui, comment il fonctionne à Halifax. C'est ma question supplémentaire. Est-ce que les fonctionnaires ont préparé une étude, deux, trois ou quatre, combien de temps cela a-t-il pris, avant d'annoncer ce déménagement? Nos témoins vont peut-être se sentir sur la sellette, car je n'ignore pas que la décision a du avoir certaines colorations politiques, mais tout de même . . . j'aimerais savoir quel a été le rôle des fonctionnaires, si toutefois ils en ont eu un.

M. Allan: Monsieur Nowlan, excusez-moi, c'est probablement moi qui suis et le mieux qualifié pour répondre à votre question étant donné que je ne m'en suis pas du tout occupé. Si mon opinion peut vous être utile, je pense que tout les aspects de la situation ont dû être considérés, qu'on a dû étudier toutes les options. Maintenant, je vais demander à mon collègue s'il a quelque chose à ajouter. En tous cas, il est certain que l'administration a dû étudier tous les aspects de cette situation.

M. Nowlan: Je sais bien que j'empiète sur le temps de mon collègue, et peut-être va-t-il falloir inscrire mon nom, je ne l'avais pas fait jusqu'à présent.

Monsieur Allan, puis-je déduire de ce que vous nous dites, que s'il y avait un changement de gouvernement, si nous pouvions consulter les dossiers du ministère des Transports, nous y verrions un memorandum officiel envoyé par le ministère des Transports à un ministre, le secrétaire d'État aux Affaires extérieures ou le ministre des Transports—et évaluant

[*Texte*]

the pluses and minuses of continuing the school in the Halifax Metropolitan area as compared to transferring to the Port Hawkesbury area and building a new school with increased costs?

Mr. Allan: Mr. Chairman, the files addressing all of the questions put to the department on the administration would of course, be available.

The Chairman: I guess in legal terms that would be called a leading question.

Mr. Nowlan: It sure was, because it was a heck of a decision.

The Chairman: Thank you, Mr. Nowlan. Mr. Ostiguy.

M. Ostiguy: Merci, monsieur le président. J'ai quelques brèves questions à poser.

Les silos élévateurs relèvent de votre service, je pense. Ils relèvent de l'Administration canadienne du transport maritime. Pouvez-vous nous dire où en sont les travaux pour le silo élévateur numéro 4 ou numéro 1—je ne sais trop lequel—qui devait être mis à la disposition des agriculteurs ou des exportateurs de céréales?

• 1010

Le silo a-t-il été complètement démoli, et les autres ont-ils été aménagés pour recevoir le grain, tel que demandé par plusieurs organismes dont l'Union des producteurs agricoles du Québec?

M. Allan: Monsieur le président, je demanderai à mon collègue, M. Clavelle, de répondre.

Le vice-président: Monsieur Clavelle.

M. Clavelle: Monsieur le président, je crois que M. Ostiguy parle des élévateurs à grain du port de Montréal. Malheureusement, je n'ai pas de renseignement sur l'évolution des divers projets dans le port de Montréal. Je ne sais si le Conseil des ports nationaux doit venir témoigner plus tard, mais . . .

En fait, la question relève indirectement du Ministère, mais ces élévateurs sont surtout administrés par le Conseil des ports nationaux et le port de Montréal.

M. Ostiguy: Alors, monsieur le président, pourrions-nous demander à ces messieurs de renseigner le Comité, par écrit, sur l'état des travaux de démolition et de réaffectation de l'autre silo?

A propos du potentiel de la Voie maritime, évidemment, vous avez fait des prévisions pour les années '80, et je m'imagine qu'un organisme comme le vôtre a fait des prévisions aussi pour les années '90.

Je voudrais donc savoir si le fait de doubler les lignes de chemins de fer dans l'Ouest canadien, suite au changement de tarif des céréales, va modifier vos opérations, dans un premier temps, pour les années '80 et ensuite, pour les années '90. J'imagine que vous faites une planification à très long terme. Alors, cela modifiera-t-il vos activités?

The Vice-Chairman: Mr. Brennan.

[*Traduction*]

les avantages et les inconvénients d'une école dans la région métropolitaine de Halifax comparés aux avantages et aux inconvénients d'un transfert à Port Hawkesbury avec construction d'une nouvelle école et tous les coûts que cela signifie?

M. Allan: Monsieur le président, les dossiers qui contiennent toutes les informations du ministère sur l'administration sont tout à fait disponibles.

Le président: Juridiquement, je crois qu'on peut parler d'une question biaisée.

M. Nowlan: Sans aucun doute, parce que nous sommes en face d'une décision vraiment bizarre.

Le président: Merci, monsieur Nowlan. M. Ostiguy.

Mr. Ostiguy: Thank you, Mr. Chairman. I have a few brief questions.

I believe that you are in charge of grain elevators. They are part of the marine administration. Can you give us a progress report on the construction of elevators number 4—or number 1, I am not too sure—which was to be made available to farmers or grain exports?

Has the elevator been completely demolished, and have the others been refitted to hold grain, as was requested by several organizations, including the l'Union des producteurs agricoles due Quebec?

Mr. Allan: Mr. Chairman, I would like to ask my colleague, Mr. Clavelle, to answer this question.

The Vice-Chairman: Mr. Clavelle.

Mr. Clavelle: Mr. Chairman, I believe Mr. Ostiguy is referring to grain elevators in the Port of Montreal. Unfortunately, I have no information regarding the progress which has been made on the various projects being carried out in the Port of Montreal. I do not know whether the National Harbours Board will be appearing before you at a later date, but . . .

In fact, this is a matter for which the department is indirectly responsible, but these elevators are mainly administered by the National Harbours Board in the Port of Montreal.

Mr. Ostiguy: In that case, Mr. Chairman, could we ask for information to be provided to the committee, in writing, by the appropriate officials with respect to the demolition work being carried out and the refitting of the other elevator?

With respect to the potential capacity of the St. Lawrence Seaway, you certainly have made forecasts for the 80s, and I imagine an organization such as yours has also made forecasts for the 90s.

I would like to know whether the fact that we have doubled the number of railway lines in the west of Canada following the change in the Crow rate will have any impact on your operations both in the 1980s and in the 1990s. I imagine you do very long term planning. Could you tell us whether this will have an effect on your operations?

Le vice-président: Monsieur Brennan.

[*Text*]

Mr. Brennan: Mr. Chairman, as far as the effect of the changes in the Crow rate is concerned and what they might mean for traffic flows, that is certainly something we are looking at right now. It is rather difficult to tell just what is going to happen. We suspect there will be some changes, but you will recall earlier, Mr. Chairman, in response to Mr. Forrestall's question I spoke about a study that we are undertaking within the department to look at the whole Great Lakes system. There are various factors that will come into play in the next 10 years with that system. One of them certainly is what impact the changes in the Crow rate will have on traffic. There are others, such as what is happening in the United States with rail deregulation, the impact of the Stagger's Act, the barges on the Mississippi, and so on. All of that is certainly being looked at right now, but we are really not in a position to give any indication yet as to where those trends are going to impact on things. But we will be shortly.

Le président: Monsieur Ostiguy.

M. Ostiguy: Monsieur le président, cela voudrait dire que le fait d'améliorer les lignes de chemins de fer dans l'Ouest canadien pour transporter les céréales vers l'Est et, bien sûr, par le biais de la Voie maritime, pour aller sur les marchés d'exportation, augmenterait vraiment vos activités. Quant à préciser dans quelle proportion, cela reste, j'imagine, à déterminer. Mais si j'ai bien saisi, il y aura augmentation de la circulation dans la Voie maritime, lorsque les voies de chemins de fer seront terminées.

Mr. Brennan: It is a little difficult to say, Mr. Chairman. We think yes. But of course the tariff structure affecting the movement of something like grain is quite complex. I suppose it is easier if you are looking at the westbound movement, in the sense that it is primarily the rail rate which is the major factor in getting the grain to export. If you are coming through the other route then there is the question of rail rates into Thunder Bay and there is pilotage and there are Seaway charges and there are lockage fees and I suppose there are also trans-shipment charges.

So if one is looking at the question of how the traffic patterns will shift as prices change, then it is not an easy answer. To a large extent we are doing two things: first, trying to analyse it from the point of view of where we think prices will go; and secondly, of course, observing what will actually happen in the course of the coming year and years, particularly.

M. Ostiguy: Dans les prévisions budgétaires de Transports Canada qui vous intéressent, on mentionne des programmes de projets spéciaux de relance, les P.P.S.R. Pourriez-vous nous donner un bref aperçu de tout ce que vous planifiez? Les projets spéciaux de relance sont des projets qui doivent être mis en place rapidement; ils doivent être placés sur un *fast track*. Quelles priorités donnez-vous à votre organisme par le biais des programmes de projets spéciaux?

[*Translation*]

M. Brennan: Monsieur le président, en ce qui concerne l'incidence des changements apportés au tarif du Nid-du-Corbeau sur le trafic en général, c'est une question que nous étudions à l'heure actuelle. Il est assez difficile de savoir exactement ce qui va se passer. Nous nous doutons qu'il y aura certains changements mais comme vous devez vous en souvenir, monsieur le président, en répondant à une question de M. Forrestall, j'ai parlé d'une étude lancée par le ministère pour examiner tout le système des Grands Lacs. L'influence de différents facteurs se fera sentir au cours des dix prochaines années à l'intérieur du système. Il n'y a pas de doute que l'un de ces facteurs est l'incidence des modifications apportées au tarif du Nid-du-Corbeau sur le trafic dans la voie maritime. Mais il y en a d'autres également, par exemple, la situation aux États-Unis en ce qui concerne la déréglementation des chemins de fer, l'impact de la Loi Stagger, les chalands sur la rivière Mississsippi, etc. Nous sommes en train d'étudier tous ces facteurs en ce moment, mais nous ne sommes pas très bien placés pour vous indiquer quel sera l'effet ultime de ces choses-là sur les tendances actuelles. Bientôt nous pourrons vous le dire.

The Chairman: Mr. Ostiguy.

Mr. Ostiguy: Mr. Chairman, you are therefore saying that improving railway lines in the Canadian west to move grain east to export markets via the St. Lawrence Seaway, of course, would definitely increase your operations. I imagine you are unable, as yet, to indicate what kind of increase it might be. But if I understood your correctly, there will definitely be an increase in traffic on the St. Lawrence Seaway once the railway lines have been completed.

M. Brennan: C'est très difficile à dire, monsieur le président. Nous croyons que oui. Mais, bien sûr, la structure des tarifs rattachés au transport des céréales est assez complexe. Je suppose que c'est un peu plus facile si l'on ne tient compte que du trafic vers l'ouest, en ce sens que le principal facteur dans le transport des céréales vers les marchés d'exportation est le tarif du transport par chemin de fer. Et s'il s'agit de l'autre itinéraire, il faudra payer les tarifs ferroviaires jusqu'à Thunder Bay et acquitter des droits pour le pilotage, la voie maritime, l'utilisation des écluses et probablement le transbordement.

Donc, s'il s'agit de savoir quelle sera l'incidence des nouveaux tarifs sur le trafic, ce n'est vraiment pas facile à dire. Grosso modo, nous essayons de faire deux choses: d'abord, analyser la situation afin de déterminer les nouvelles tendances tarifaires; et deuxièmement, observer la situation actuelle au cours de l'année qui vient et surtout, des années suivantes.

Mr. Ostiguy: In the transport Canada estimates which concern you particularly, mention is made of the special recovery projects. Could you give us a brief overview of what you are planning in this area? Special recovery projects are the ones which have to be put in place quickly or fast tracked. What priorities has your organization set for itself in terms of these special recovery projects?

[*Texte*]

• 1015

Mr. Allan: I think, Mr. Chairman, the SCRAP program is a very large element of the budget. It is made up of two major elements—those affecting the Coast Guard and those affecting Harbours and Ports. I would ask my colleagues, first of all, the Commissioner of the Coast Guard, if he would answer the question with regard to those elements; and then, Mr. Clavelle, with respect to the Harbours and Ports elements.

The Vice-Chairman: Mr. Quail.

Mr. Quail: Essentially, from the Coast Guard point of view, the main elements dealing with the Fast Track projects, if you wish, relate to the Shipbuilding Construction Program. The shipbuilding construction program is made up of classes of vessels. The first class of vessels that we are talking about is the Class 1100, which are large buoy tenders, light icebreakers. There are six of these. These contracts have all been let for these vessels. They are in various shipyards across the country. The construction time for the six Class 1100s is approximately two years, 24 months, so that the first Class 1100 will be out of the shipyard and delivered to the Canadian Coast Guard about August 1985. So that is six of them.

The next two are what we call Class 1050s. These 1050 vessels are, again, aids tenders with some icebreaking capacity. The design is very similar to the offshore supply vessel. We have two of these presently under contract for construction, one on the West coast and one on the East coast. The construction time for these two is approximately 18 months. The first one of these vessels will be delivered in June 1985.

Still not awarded is the contract for the replacement of the *Labrador*, which is a full icebreaker. The requests for proposals have now been sent, and we are awaiting receipt of the proposals.

For the construction of two small aids tenders, what we call Class 800s, we have the submission before the Treasury Board for effective project approval. These are small vessels, about 28 meters in length.

In addition, we have the *Sir Humphrey Gilbert*, an existing aids vessel, in shipyards at Halifax, doing a major mid-life refit. The work is progressing on a Fast Track basis with respect to the Narwhal re-engineing. The other mid-life refit will be for the *Simon Fraser*, an aids vessel, which will be reconfigured into a full-time SAR vessel for the Lower St. Lawrence. It is there during the winter. At the end of this season, it will come out of operation and will go into the shipyard for reconfiguration and then, on completion, go into the role of a dedicated SAR vessel in the Lower St. Lawrence.

So, on the shipbuilding side of the operation of the Special Capital Recovery Program, I think, indeed, we have shown very good progress. Indeed, I like to think it is progressing very well, and we are going to deliver the ships when we said we would deliver them.

[*Traduction*]

M. Allan: Monsieur le président, je crois que le programme de projets spéciaux de relance représente une bonne partie du budget. Les projets toucheront deux domaines en particulier—la garde côtière et les hâvres et ports. Je demanderai d'abord à mon collègue le commissaire de la garde côtière de répondre à votre question en ce qui concerne son service; et ensuite M. Clavelle pourra vous répondre en ce qui concerne les hâvres et les ports.

Le vice-président: Monsieur Quail.

M. Quail: Dans la garde côtière, les principes au projet du programme spécial de relance seront lancés dans le cadre du programme de construction des navires. Ce programme porte sur différentes catégories de navires. La première catégorie et la catégorie 1100, les brise-glace, les navires-ateliers qui servent à entretenir les bouées. Il y en a six de cette catégorie. On a donné des contrats pour tous les six. Ils vont être construits dans différents chantiers naval d'un bout à l'autre du pays. Il faudra environ deux ans ou 24 mois pour construire les six 1100, de sorte que le premier 1100 sera prêt et livré à la garde côtière en août 1985 environ. Il y en aura six en tout.

Deuxièmement, nous avons la catégorie 1050. Ces navires 1050 servent surtout pour l'entretien des aides à la navigation et ont une certaine capacité de déglaçage. La conception est très semblable aux navires d'approvisionnement utilisés au large des côtes. Nous avons accordé deux contrats pour la construction de ces navires, l'un sur la côte Ouest et l'autre sur la côte est. Il faudra environ 18 mois pour les contruire. Les premiers seront livrés en juin 1985.

Nous n'avons toujours pas accordé de contrat pour remplacer le *Labrador*, qui est un grand brise-glace. Nous avons maintenant fait un appel d'offre, et nous attendons de recevoir les différentes propositions.

En ce qui concerne la construction des deux navires de la catégorie 800, qui servent aussi d'aides à la navigation, nous avons fait une présentation au conseil du Trésor pour obtenir l'approbation du projet. Il s'agit de petits navires d'environ 28 mètres de long.

De plus, le *Sir Humphreys Gilbert*, navire qui sert aussi du côté des aides à la navigation, est au radoub pour prolongement de vie utile. Le remplacement des machines du *Narwhal* est également un projet accéléré. Le *Simon Fraser*, qui servait les aides à la navigation, entrera aussi en révision pour être transformé en navire de recherche et sauvetage sur le bas Saint-Laurent. Il y passe l'hiver. Mais à la fin de cette saison, il sera retiré du service pour être transformé en navire de recherche et de sauvetage, et, une fois les travaux terminés, il opérera dans le bas Saint-Laurent.

Donc, pour ce qui est des opérations de construction de navires effectuées dans le cadre de programme spécial de relance, j'estime que nous avons réalisé de très bons programmes jusqu'ici. J'espère que les progrès continueront et que nous pourrons avoir ces navires à la date prévue.

[*Text*]

There are two other projects within the Coast Guard. One relates to our contribution, the federal government contribution, with the provincial government, for the bridge pier protections in Halifax. That is also progressing well. Tenders have gone out. The tenders have been received, and we are in the process of starting that work, and will be making the contribution both this fiscal year and next fiscal year.

The third project we had on the recovery program was up in the Detroit River, with respect to the City of Windsor and a seawall. Again, we are progressing to make to the Fast Track our contributions in line with the Conservation Authority in that particular area.

So that is where we are in the Coast Guard with respect to this special program.

• 1020

M. Clavelle pourrait vous donner des détails sur les ports et les havres, et vous expliquer le programme qui existe dans cette région-là.

Le vice-président: Monsieur Clavelle.

M. Clavelle: En ce qui concerne les projets de relance économique au niveau des ports et des havres, je crois que nous sommes assez avancés. Nous avons obtenu l'approbation finale pour sept projets; les travaux sont en marche ou devraient commencer incessamment. Ce sont Mulgrave, Digby, Hamilton, Windsor, Cartwright et le projet des ports de la Miramichi. Nous avons également soumis au Conseil du trésor des projets pour Campbell River et Cornerbrook, et nous mettons la dernière main à la planification du projet de Port Hardy. Ce sont les neuf projets qui sont au programme de la Direction des havres et ports à l'Administration canadienne du transport maritime.

M. Ostiguy: Je ne vous ai pas entendu mentionner le port de Chicoutimi ou le port de Montréal, dans la province de Québec. Ne fait-on pas aussi des travaux ou ne prévoit-on pas en faire dans un avenir rapproché à Chicoutimi?

Mr. Allan: Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: Yes, sir.

Mr. Allan: There are large expenditures being made in Chicoutimi and Sept-Iles. These, of course, are part of the Canada Ports Corporation. There are no major scrap projects in the Port of Montreal this year. And the final one, I believe—I think we have covered them all—is the Welland Canal. There is a maintenance project, which should be completed this week, for this year's element in the Welland Canal.

I think that is a fair coverage.

M. Ostiguy: Vous nous disiez tout à l'heure que des études étaient en cours, ce qui est tout à fait normal, car un organisme comme le vôtre doit continuellement faire des études. Pouvez-vous nous dire où en sont les études sur la construction d'un deuxième port à Montréal? On parle beaucoup de la construction d'un port sur la rive Sud, entre Contrecoeur et

[*Translation*]

Il y a aussi deux autres projets en voie de réalisation au sein de la garde côtière. Il y a d'abord notre apport, c'est-à-dire la part du gouvernement fédéral aux travaux de construction d'enrochement pour protéger les piles des ponts de Halifax qui s'effectuent en collaboration avec le gouvernement provincial. Ces travaux progressent bien également. Nous avons fait un appel d'offres, nous avons reçu des propositions, et nous sommes en train de lancer ce projet auquel nous participerons pendant cette année financière et l'année qui suit.

Le troisième projet de relance, concerne la construction d'une digue sur la rivière Détroit pour la ville de Windsor. Encore une fois, nous essayons d'accélérer les travaux en conformité avec les désirs des autorités de conservation de cette région.

Donc, voilà ce qu'il en est des projets spéciaux de relance dans la garde côtière.

Mr. Clavelle could perhaps give you details regarding the harbours and ports projects and explain what is going on in that area.

The Vice-Chairman: Mr. Clavelle.

Mr. Clavelle: With respect to special recovery projects being carried out in the area of ports and harbours, I believe we have made good progress. We have received final approval for seven projects and work has either begun or will begin very soon. The approved projects include Mulgrave, Digby, Hamilton, Windsor, Cartwright and the Miramichi ports project. We have also made a submission to Treasury Board for the Campbell River and Cornerbrook projects, and we are now finalizing plans for the Port Hardy project. These are the nine projects to be undertaken by the Harbours and Ports Branch of the Canadian Marine Transportation Administration.

Mr. Ostiguy: I did not hear you mention the port of Chicoutimi or the port of Montreal in the Province of Quebec. Is work currently being carried out or planned for the near future in Chicoutimi?

M. Allan: Monsieur le président.

Le vice-président: Oui, monsieur.

M. Allan: Des projets très importants se déroulent actuellement à Chicoutimi et à Sept-Îles. Ces projets relèvent bien sûr, de la Société canadienne des ports. Il n'y a aucun projet important de relance dans le port de Montréal cette année. Il y en a un autre, je crois—il me semble que nous avons déjà parlé de tous les autres—qui concernera le canal Welland: il s'agit d'un projet d'entretien qui devrait se terminer cette semaine dans le canal Welland.

Je pense que cela couvre à peu près tout.

Mr. Ostiguy: You were saying earlier that studies are currently underway, which is perfectly natural, as an organization like yours has an obligation to carry out such studies on a continuing basis. Could you tell us what the status of these studies is with respect to the construction of a second port in Montreal? There has been discussion of the possibility of a

[*Texte*]

Montréal. Est-ce que vous pouvez nous dire où en est cette étude? Est-on en train de l'effectuer? On entend beaucoup parler de la possibilité d'agrandir le port de Montréal qui deviendra éventuellement trop achalandé.

The Vice-Chairman: Mr. Allan.

Mr. Allan: Mr. Chairman, the only response I can make at this time is that the impact in the Montreal area is the major concern of the Canada Ports Corporation and, without speaking for them, I know there is a concern about the port facilities. Again, I say, there is consideration being given to all of those aspects, but I am not aware of any specific study.

M. Ostiguy: Merci.

Le vice-président: C'est tout, monsieur Ostiguy?

Mr. Ostiguy: Thank you.

The Vice-Chairman: I now call on Mr. Crosby.

Mr. Crosby: Thank you, Mr. Chairman.

May I express my thanks to you and my colleagues, Mr. Nowlan and Mr. Forrestall, for giving me this opportunity. Although I am not normally a member of this committee, of course, our interest in Nova Scotia and on the east coast in marine transport is great, as attested by Mr. Forrestall's involvement in the matter over a long period of time.

I also appreciate the opportunity to greet once again Admiral Allan in his new role as Marine Administrator. I know he will have great sympathy for the remarks and comments I am going to make by way of seeking information, because, as a resident of Halifax and observer of the Port of Halifax for many years, he knows what great concern exists for the competitive ability of the Port of Halifax in relation to the St. Lawrence River ports which compete for the same ocean traffic.

I am sure, Mr. Allan, you are also well aware that one of the main bones of contention, in terms of assessing this competition, is the fact that the St. Lawrence Seaway ports get the benefit of relatively massive expenditures of public funds on icebreaking. On the other hand, east coast ports, like Halifax, receive no comparable benefit. Granted that the federal government provides port facilities; but they provide them on a hopefully equal basis, and the cost of ice breaking is another item added to the balance. Now, we in the Port of Halifax have raised this many times over the years.

• 1025

In the recent Auditor General's report, effective March 31, 1983, the Auditor General points out the fact that the Coast Guard, as the administrators of the ice-breaking program, have made no assessment over the years of the economic value of this program. Let me point out that in particular with

[*Traduction*]

new port being built on the south shore between Contrecoeur and Montreal. Can you tell us what progress has been made with this study? Is it under way at the current time? There is also much discussion of the possibility of enlarging the port of Montreal which will soon be unable to handle all the traffic.

Le vice-président: Monsieur Allan.

M. Allan: Monsieur le président, tout ce que je puis vous dire pour l'instant c'est que le port de Montréal relève principalement de la Société canadienne des ports, et, sans vouloir parler pour elle, je sais que la question des installations du port la préoccupe. Je crois qu'on tient compte de toutes ces choses-là, mais j'ignore si une étude particulière est actuellement en cours.

Mr. Ostiguy: Thank you.

The Vice-Chairman: Does that complete your questioning, Mr. Ostiguy?

M. Ostiguy: Merci.

Le vice-président: Je donne maintenant la parole à M. Crosby.

M. Crosby: Merci, monsieur le président.

Je voudrais d'abord remercier mes collègues, MM. Nowlan et Forrestall, de m'avoir donné l'occasion de prendre la parole. Même si je ne suis pas membre du Comité, moi et M. Forrestall nous intéressons beaucoup à la Nouvelle-Écosse et au transport maritime sur la côte Est, comme la participation de M. Forrestall aux travaux du Comité depuis si longtemps en témoigne.

J'apprécie aussi l'occasion de souhaiter la bienvenue encore une fois à l'Amiral Allan dans son nouveau rôle d'administrateur des transports maritimes. Je sais qu'il comprendra facilement les remarques et les questions que je vais lui poser car, à titre de résident d'Halifax et d'observateur du port d'Halifax depuis bien des années, il sait à quel point les résidents d'Halifax se préoccupent de la capacité de celui-ci de concurrencer les ports du fleuve Saint-Laurent pour le même commerce.

D'ailleurs, monsieur Allan, vous devez savoir, quant à l'évaluation de cette capacité de concurrencer, que le principal motif de discorde est le fait que les ports du Saint-Laurent bénéficient des dépenses importantes de deniers publiques pour le déglacage. Les ports de la côte Est, comme Halifax, par contre, ne reçoivent pas d'avantages comparables. Evidemment, le gouvernement fédéral fournit les installations portuaires; mais il y a lieu d'espérer qu'elles le sont dans des conditions équitables dans tous les ports, et le coût du déglaçage est un facteur supplémentaire. Au cours des années, nous, dans le port d'Halifax, avons soulevé cette question à maintes reprises.

Dans le rapport récent du vérificateur général concernant la période à partir du 31 mars 1983, le vérificateur général fait remarquer justement que la garde côtière, qui est chargée d'administrer le programme de déglaçage, n'a jamais évalué la valeur économique de ce programme depuis son intauration.

[*Text*]

respect to the $90 million expenditure, the Auditor General said that there has been no analysis of the ice-breaking program in terms of either economic benefit or meeting other objectives. I would like at least a brief response to that complaint by the Auditor General by way of asking you how you justify this expenditure of $90 million, with its impact on the competitiveness of eastern Canadian ports, when you have had no program for analyzing the economic impact of that expenditure and when the Auditor General makes that a point of criticism?

The Vice-Chairman: Mr. Allan.

Mr. Allan: Mr. Chairman, with respect to the two elements of the question, the first element dealing with the impact on the Port of Halifax of the ice-breaking service to the St. Lawrence, the response to that question is: To what degree should ice breaking be considered for the purposes of cost balancing the trade possibilities between the maritime ports and the river ports?

This then leads naturally to your second point, which comes from the Auditor General's observations of the assessment of the economic value of this being made. Again, the question is one of policy in terms of the national picture. So from that point of view, I would prefer not to respond in that regard. But from the point of view of the actual ability to assess or determine the economic impact, this indeed has been pointed out by the Auditor General in his most recent report. We are at this time looking at the consequences or trying to determine if there is indeed a way to measure these things.

I would ask my colleague, Mr. Quail of the Coast Guard, if he would like to say anything further on the subject.

Mr. Crosby: I do not think it is as vague as all that. I think what the Auditor General means when he says there has been no study of the economic aspects of this expenditure is that if such a study took place it would possibly reveal . . . —and from my point of view, it would most certainly reveal—that the beneficiaries of this expenditure are the marine carriers. The question then would arise as to whether those marine carriers should pay for the service, and whether it should be added on to the cost of transporting traffic over the St. Lawrence River rather than be an expenditure incurred by the taxpayer. More specifically, what I am really asking is if the marine administration is going to look at the possibility of a study that would have as its purpose and its end result that the cost of ice breaking now borne by the taxpayers of Canada, which really benefits marine carriers utilizing the St. Lawrence River—whether they should carry and pay for that benefit.

Mr. Allan: Perhaps Mr. Brennan, Mr. Chairman, might better address elements of that question.

The Vice-Chairman: All right. Mr. Brennan.

• 1030

Mr. Brennan: Mr. Chairman, I believe this issue came up at the DOT hearings in Halifax, for example, at one stage, and I believe Mr. Sinclair, appearing in relation to those hearings,

[*Translation*]

Surtout en ce qui concerne la dépense de 90 millions de dollars, le vérificateur général prétend qu'il n'y a eu aucune analyse du programme de déglaçage en ce qui concerne ni ces avantages économiques ni la possibilité de réaliser d'autres objectifs par le biais du programme. J'aimerais que vous répondiez à la critique du vérificateur général nous justifiant cette dépense de 90 millions de dollars, qui influe sur la capacité des ports dans l'est du Canada de concurrencer d'autres ports, alors que vous n'avez jamais analysé l'effet économique de cette dépense surtout que le véficicateur général vous a fait cette critique?

Le vice-président: Monsieur Allan.

M. Allan: Monsieur le président, pour répondre aux deux éléments de cette question, d'abord l'impact du déglaçage dans le fleuve Saint-Laurent sur le port d'Halifax, ma réponse est la suivante: jusqu'à quel point faut-il tenir compte du déglaçage afin d'équilibrer les possibilités commerciales des ports maritimes et des ports du fleuve?

Cela m'amène à votre deuxième point, qui concerne les remarques du vérificateur général quant au besoin d'évaluer la valeur économique de cette activité. Encore une fois, c'est une question de politique à l'échelle nationale. Et je ne peux pas vraiment vous parler de cet aspect de la question. Mais quant à la possibilité d'évaluer ou de déterminer l'effet économique du programme, le vérificateur général a effectivement parlé de cela dans son rapport le plus récent. Nous sommes justement en train d'étudier la question pour voir si l'on peut vraiment mesurer ce genre de choses.

Je demanderais à mon collègue, M. Quail, de la garde côtière, s'il a quelque chose à ajouter.

M. Crosby: Je ne crois pas que ce soit aussi vague que cela. Lorsque le vérificateur général signale qu'il n'y a eu aucune étude des avantages économiques de cette dépense, selon moi, il veut dire que si l'on effectuait une telle étude, il est fort possible que celle-ci révèle—et de mon point de vue c'est presque certain—que ce sont les transporteurs maritimes qui bénéficient le plus de cette dépense. Ensuite, il s'agit de savoir si ces transporteurs maritimes doivent payer des frais pour obtenir ce service, ou si le coût de celui-ci doit être ajouté aux coûts des transports maritimes sur le fleuve Saint-Laurent plutôt que d'être une dépense imposée aux contribuables. Plus précisément, je vous demande de me dire si l'administration des transports maritimes examinera la possibilité d'effectuer une étude visant à déterminer si le coût du déglaçage, actuellement supporté par les contribuables Canadiens, ne devrait pas plutôt être imputé aux transporteurs maritimes qui bénéficient de ce service sur le fleuve Saint-Laurent.

M. Allan: Monsieur le président, peut-être que M. Brennan, pourrait mieux répondre à cette question.

Le vice-président: D'accord. Monsieur Brennan.

M. Brennan: Monsieur le président, je crois que la question avait été soulevée à l'occasion des audiences du M.D.T. à Halifax, à un moment donné, et je pense que c'était M.

[*Texte*]

gave some estimate of what he felt ice-breaking charges might be with regard to access to Montreal. I cannot recall quite what the figure was. I believe it may have been $15 million or $20 million, but please, I would not like to be quoted too specifically on that, but it was of that order.

Mr. Crosby: He did, and notwithstanding that the Auditor General says there is no such study that isolates the . . .

Mr. Brennan: That was a particular study done with reference to that particular problem. Part of the difficulty, of course, in trying to assess what any reasonable charge might be with regard to container vessels going up to Montreal is just how much of this service do they actually make use of, because many of the container vessels which go up to Montreal are ice-strengthened anyway. And you can argue that because a lot of that operation is related to flood control it is very difficult to pin down just what the actual benefit might be.

I suppose, too, while one is philosophizing on the question of considering charging for ice-breaking, you have to consider not only the Port of Montreal as a beneficiary of ice-breaking services, but many of the other smaller ports . . . many of them in Nova Scotia, P.E.I., New Brunswick, Newfoundland—which benefit from ice-breaking too. So if one is going to charge for Montreal, one reasonably, to be fair, should charge everybody who benefits from ice-breaking services, and you could even go further to say that this should also apply to navigational aids and dredging, for example.

Now that whole question of cost recovery keeps recurring in the administration from time to time. It is one we have looked at, but from the point of view of doing anything about it, current government policy with regard to 6 and 5 is that there should be no new user-charges introduced which do not exist at the moment. And so, for the time being, any further work we are doing with regard to that specific problem is on hold.

Perhaps, as far as the more general question is concerned and what we are doing, I could pass over to Mr. Quail to elaborate.

The Vice-Chairman: Do you wish to add any comment, Mr. Quail?

Mr. Quail: I think Mr. Brennan, Mr. Chairman, set out the background. He also made the reference to the hearings in Halifax that were held before the CTC, and, quite correctly, at that time we did do some background work for the then current administrator to make the presentation whereby we attempted to allocate the costs for ice-breaking in eastern Canada as a separate issue. We also broke out the question of flood control. In the Main Estimates we have ice-breaking and escorting as an element for all of Canada, and that covers the responsibilities not only in the St. Lawrence River, but also

[*Traduction*]

Sinclair qui, comparaissant à cette occasion, avait donné une idée approximative de la tarification possible des services de brise-glace pour le dégagement du port de Montréal. Je ne me souviens toutefois pas du chiffre qu'il avait mentionné, mais je pense qu'il pouvait s'agir de 15 à 20 millions de dollars. Je vous demanderais toutefois de ne pas me citer avec trop de précision à ce sujet parce que je n'en suis pas sûr.

M. Crosby: C'est effectivement le cas et, malgré tout ce que le vérificateur général a dit, il n'existe aucune étude spécifique . . .

M. Brennan: Il y a bien eu une étude consacrée à ce problème. Evidemment, lorsqu'on essaie de calculer une tarification raisonnable pour les navires porte-conteneurs qui rallient Montréal, le problème est en partie dû au fait qu'on ne sait pas au juste dans quelle mesure ces navires doivent avoir recours à ces services car bon nombre d'entre eux, ceux qui desservent Montréal, ont de toute façon une coque renforcée. On peut également soutenir que, dans la mesure où ces activités de dégagement servent également à prévenir les inondations, il est donc très difficile de faire la part des choses.

J'imagine également que, puisque nous parlons dans l'abstrait d'une éventuelle tarification des services de brise-glace, on doit également tenir compte du fait qu'il n'y a pas que le port de Montréal qui bénéficie des services de déglacement, il y en a bien d'autres plus petits, surtout en Nouvelle-Écosse, dans l'Ile-du-Prince-Édouard, au Nouveau-Brunswick et à Terre-Neuve, qui également profitent des services des brise-glace. Si l'on veut donc imposer une tarification spécifique pour le port de Montréal, il faudrait également j'imagine en toute justice, proposer la même tarification à tous ceux qui profitent des services des brise-glace, et on pourrait même aller jusqu'à prétendre qu'on devrait faire la même chose pour les services de dragage et les aides à la navigation.

Toute cette question du recouvrement des frais encourus revient périodiquement dans les milieux administratifs. Nous y avons pensé mais, de là à faire quoi que ce soit à ce sujet, il est certain qu'avec la politique actuelle des 6 et 5 p. 100, il est impossible d'imposer de nouveaux frais aux utilisateurs s'ils n'existent pas déjà. Dès lors, pour l'instant, tout ce que nous faisons à cet égard, dans le cadre de ce problème spécifique, est mis en veilleuse.

Je pourrais peut-être demander à M. Quail de vous parler un petit peu plus longuement de ce que nous faisons d'une façon générale.

Le vice-président: Auriez-vous quelque chose à ajouter, monsieur Quail?

M. Quail: Monsieur le président, M. Brennan vous a brossé un tableau d'ensemble. Il vous a également parlé des audiences de la C.C.T. à Halifax et il est exact de dire qu'à l'époque nous avions déjà débroussaillé le terrain à l'intention de l'administrateur qui était alors en fonction afin qu'il puisse faire son exposé, et nous avions à cette occasion tenté de calculer d'une façon distincte les frais des services de brise-glace dans l'Est du pays. Nous avions également abordé d'une façon distincte la question de la prévention des inondations. Le Budget principal des dépenses comporte une rubrique relative aux services de

[*Text*]

covers the responsibilities we have for ice-breaking in the Gulf, in Newfoundland, and also, as you know, in the Arctic. It covers all our operations in ice-breaking in the Main Estimates.

The specific analysis that has been done was in preparation for that particular hearing in Halifax which is a matter of public record.

Mr. Crosby: What the people in the Port of Halifax have been asking for, and the Auditor General has confirmed, is that there should be a total assessment done of ice-breaking costs with a view to determining who benefits from those costs and whether the beneficiary should pay for the costs. What I would like to find out is whether the Coast Guard and/or the Marine Administration is now considering making that kind of a study and going through that process.

The Vice-Chairman: Mr. Allan.

Mr. Crosby: I would be disappointed if the answer is a nod.

Mr. Allan: The answer is yes, we are studying the question. It is one thing to determine the costs, and it is another thing to determine how you might distribute those costs, or appropriate them. There are two elements to it. We are at the stage right now of trying to determine how we are going to do this.

The Vice-Chairman: Your last question, Mr. Crosby, because your time will be up. You can go on second round.

Mr. Crosby: I have many areas of concern, but if I only have one question, I want to deal in general terms with the matter of the Coast Guard's rôle on the East coast in terms of pollution prevention or pollution action, especially with respect to offshore activity. I understand that the Coast Guard has a function with respect to pollution control.

There are a number of things that are of concern to me. Number one, the pollution compensaton fund that was established a number of years ago, and which involved charges to users of our east coast waterways, I think reached an amount of something in the area of $60 million, at which point the charge was dropped. The experience with the *Kurdistan* disaster and the *Vinland* that could have been a major disaster, indicates that $60 million is a trifling sum when you are talking about ocean pollution. I want to ask, generally, what you are doing about the potential pollution problem?

• 1035

Second, whatever happened to the *Kurdistan* problem? Have you collected any money from the ship owners? You have had lawyers at massive fees working on the problem for two or three years now. You know where the ship is and who the ship owners are. What have you done about it?

[*Translation*]

brise-glace et aux services d'escorte pour l'ensemble du Canada, et cette rubrique vaut pour toutes nos responsabilités à cet égard, non seulement sur le Saint-Laurent, mais également dans le Golfe, à Terre-Neuve, ainsi que dans l'Arctique comme vous le savez. Cette rubrique regroupe donc toutes nos activités en matière de dégagement des glaces.

L'analyse plus détaillée dont nous avons parlé a été quant à elle effectuée en prévision de cette fameuse audience à Halifax qui est, évidemment, du domaine public.

M. Crosby: Les représentants du port d'Halifax avaient demandé, chose que le vérificateur général a d'ailleurs confirmée, une analyse globale des frais de brise-glace devant servir à déterminer qui en profitait et si les bénéficiaires ne devraient pas en assumer le coût. J'aimerais donc savoir si la garde côtière ou l'administration des transports maritimes envisagent séparément ou conjointement de procéder à une étude de ce genre.

Le vice-président: Monsieur Allan.

M. Crosby: Je serais très déçu si la réponse était négative.

M. Allan: La réponse est affirmative, nous étudions effectivement ce dossier. Mais s'il est possible de déterminer ce qu'il en coûte, il est nettement moins facile de déterminer de quelle façon on pourrait répartir ou répercuter ces frais. En fait, il y a deux éléments en cause. Pour l'instant, nous essayons précisément de déterminer comment nous allons y parvenir.

Le vice-président: Ce sera votre dernière question, monsieur Crosby, car votre temps de parole arrive à son terme. Vous pouvez bien entendu intervenir au deuxième tour.

M. Crosby: Il y a énormément de choses qui m'intéressent mais s'il ne me reste qu'une seule question, j'aimerais parler d'une façon générale du rôle de la Garde côtière le long du littoral est, et en particulier de la prévention de la pollution ou de la lutte contre la pollution, en pensant surtout aux activités au large. Je ne crois pas me tromper en disant que la Garde côtière a effectivement un rôle à jouer en matière de prévention de la pollution.

Il y a toute une série de choses qui m'intéressent directement. Tout d'abord, le fonds d'indemnisation et de lutte contre la pollution a été créé il y a quelques années, à partir entre autre de droits imposés aux utilisateurs des voies maritimes de la côte est, et il a atteint quelque chose comme 60 millions de dollars, à partir de quoi les droits ont été diminués. Ce qui c'est passé avec le *Kurdistan* et le *Vinland* aurait pu tourner au sinistre grave, et montre que 60 millions de dollars ne représentant pas grand chose lorsqu'il est question de pollution en mers. Je voudrais demander, de façon générale, ce que vous faites contre la pollution?

Deuxièmement, quelle qu'ait pu être cette catastrophe du *Kurdistan*, avez-vous pu toucher quelques réparations des propriétaires du bateau? Vous avez engagé, au prix fort, des avocats pendant déjà deux ou trois ans maintenant. Vous savez

[*Texte*]

Let me say at the same time that there are very disturbing rumours in Halifax about profiteering in relation to the *Kurdistan* incident. There are stories that Coast Guard employees received massive overtime payments during the course of that, that there were claims made for cleanups on beaches that were not affected by the *Kurdistan* pollution. Has the Coast Guard done any investigation into this? Do you have a grasp of the whole *Kurdistan* situation? Do you know where you are going? Do you know what you have done? Is this all going to cost the taxpayers' of Canada millions of dollars because some foreign ship owner passed through our waters and had a marine accident?

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Crosby. There are several parts to that question. The part for the Coast Guard, will you start with the first part, Mr. Allan?

Mr. Allan: Thank you, Mr. Chairman.

Of course we are very concerned with the whole question of pollution and there is no doubt that it is large in our minds, not only for the Arctic but for ports, harbours, all way systems, and so on, including the offshore. The *Vinland* is the most recent example of a possible problem area.

I just wanted to express to you and to the committee, Mr. Chairman, that there is deep concern and that the administration is working, will continue to work, no matter . . . There is no end to the business of trying to ameliorate the situation, to prevent it, to ameliorate it and so on. I would certainly ask my colleague, Mr. Quail, if he would respond more directly to certain of the questions that were put, particularly with respect to the *Kurdistan* and so on.

The Vice-Chairman: Mr. Quail.

Mr. Quail: Thank you, Mr. Chairman. On the *Kurdistan* there were, initially, three pieces of litigation. There was the litigation for limitation of liability. There was the claim by the Crown for costs and expenses. And there was the claim by the owner relating to the sinking of the bow. In dealing with these we have gone through extensive discussions with the owners and the owners' representatives. We have had independent auditors come in and go through all of the accounts to confirm our claim for the costs and expenses action. We have gone through examination for discovery of the Regional Director-General for the costs and expenses action. As a result of that particular exercise, there was an agreement struck between ourselves—by ourselves I mean the federal government, including the Department of Justice, the marine pollution administrator—and the owners with respect to settling this costs and expenses action at $6.9 million. Now that has been settled.

Outstanding, therefore, is the question of the limitation action, and also the question of their action counter to us with respect to the sinking of the bow.

[*Traduction*]

où se trouve le bateau, vous connaissez le propriétaire. Où en êtes-vous là-dessus?

J'aimerais ajouter en même temps que certaines rumeurs extrêmement gênantes, à Halifax, laissent entendre que certaines personnes auraient profité indûment de cet accident. On raconte notamment que certains employés de la garde-côtière ont touché des indemnisations pour heures supplémentaires de façon exorbitante pendant toute cette opération, et que l'on a demandé que des opérations de nettoyage aient lieu sur certaines plages qui n'avaient pas été du tout touchées par la pollution venant du *Kurdistan*. La garde-côtière a-t-elle enquêté là-dessus? Avez-vous tous ce dossier du *Kurdistan* bien en main? Savez-vous où vous allez? Savez-vous ce qui a déjà été fait? Est-ce que cela va encore coûter des millions de dollars aux contribuables canadiens, simplement parce qu'un bateau battant pavillon étranger a passé dans nos eaux et y a eu un accident?

Le vice-président: Merci, monsieur Crosby. Il y a plusieurs parties à cette question. En ce qui concerne la garde-côtière, M. Allan va peut-être y répondre?

M. Allan: Merci, monsieur le président.

Nous sommes bien sûr très inquiets de toute cette pollution, et il ne fait aucun doute qu'elle nous préoccupe beaucoup, non seulement en ce qui concerne l'Arctique, les ports et les havres, et toutes nos voies maritimes, mais également au large de nos côtes. Le *Vinland* en est un exemple récent.

Je voulais vous dire, ainsi qu'au Comité, monsieur le président, que l'administration en est très préoccupée, et qu'elle travaille, continue à travailler, quelque soit . . . l'affaire n'aura pas de fin, il faudra sans arrêt améliorer nos procédures, pour empêcher, pour progresser dans ce domaine etc. Je vais demander à mon collègue, M. Quail, de répondre de façon plus directe à certaines des questions qui ont été posées, et notamment à propos du *Kurdistan*.

Le vice-président: Monsieur Quail.

M. Quail: Merci, monsieur le président. Il y a eu, à propos du *Kurdistan*, trois points en litige. D'abord la question de la responsabilité limitée. Ensuite une réclamation de la Couronne pour frais et dépenses. Et ensuite, la réclamation du propriétaire, suite à l'immersion du château de poupe. Pour régler ces différents litiges nous avons discuté très longuement avec les propriétaires et leurs représentants. Nous avons également fait venir des vérificateurs indépendants, qui ont pu prendre connaissance de tous les comptes et confirmer que notre réclamation de remboursement des frais et dépenses était justifiée. L'interrogatoire préalable du directeur général régional a déjà eu lieu pour ce remboursement des frais. À la suite de cela, un accord a été passé entre nous-mêmes—c'est-à-dire le gouvernement fédéral y compris le ministère de la Justice, et l'administrateur responsable des questions de pollution maritime—et les propriétaires, pour fixer cette réclamation à 6,9 millions de dollars. Voilà qui est déjà réglé.

Il reste donc la question de la détermination de la responsabilité, ainsi que de leur action intentée contre nous en raison de l'immersion du château arrière.

[*Text*]

So there were three actions. One of them has been settled. We have recovered, or are in the process of recovering $6.9 million. And this was on the basis of our claim, a counter offer by the owners, a detailed review by our internal auditors, if you wish, the outside auditors. They in turn then . . . they, being the owners—had their own auditors look at what our independent auditors put up and . . .

• 1040

Mr. Crosby: Six point nine.

Mr. Quail: Five point something. The reason the figures are not going to add up is because we have some interest questions in there, interest on the money . . .

Mr. Crosby: I am sorry—you only claimed $5 million . . . ?

Mr. Quail: That is right, but there is a question we got 6.9. The reason that it is higher is because there was interest on the money.

The Vice-Chairman: Okay, thank you.

Mr. Dionne (Northumberland—Miramichi): You are damn good.

Mr. Quail: I do not want to mislead. Against our original claim, I think what you are really asking is whether they accepted everything we put on the table.

Mr. Crosby: Yes.

Mr. Quail: The answer is that they did not accept everything, but I would guess off-hand that we got somewhere around 80% to 90% of our claim, if you put it in constant dollars. I guess this really becomes questions of whether or not, for instance, we would be entitled to claim all of the time for the alert. All of the time that the alert was out there . . . in our original claim, we put that in as saying that you should pay for that. They came back and said—I do not know exactly the specifics of it all . . . that for part of the time that the alert that you claimed, she was out there for search and rescue purposes. They went over the records, looked at the records and said that for that period of time she is on search and rescue, it is surely not appropriate to claim that against costs and expenses for clean-up.

In the review of the record, in the review of the documentation by the auditors . . . we looked at that and would come to an agreement that they are right and we would take that off the table. The bottom line was we did settle for $6.9 million.

The Vice-Chairman: Thank you very much, sir. That concludes Mr. Crosby's question.

Mr. Nowlan: That last part of the question is about the profiteering and the work. I think that was very specific in terms of some stories and rumours in the Halifax area. Some of them are very specific.

Mr. Quail: My response to that would be that we had independent auditors in. They went through all the files. We opened up the files to the owners, their lawyers and their auditors, and I feel that we had a very good settlement, and

[*Translation*]

Il y donc eu trois actions en justice. L'une est déjà réglée. Nous avons récupéré, ou allons récupérer 6,9 millions de dollars. Cela suite à notre action en recouvrement, suivie d'une contre-offre des propriétaires, et d'un examen détaillé de nos vérificateurs internes, et de vérificateurs de l'extérieur. Ensuite—les propriétaires ont fait venir leur propre vérificateur, pour vérifier ce que nos vérificateurs indépendants avaient . . .

M. Crosby: Six point neuf.

M. Quail: Cinq point quelque chose. La raison pour laquelle les chiffres ne vont pas coïncider, c'est que les intérêts ont été pris en compte . . .

M. Crosby: Excusez-moi; vous n'avez demandé que 5 millions de dollars . . . ?

M. Quail: Exactement, mais l'on arrive ensuite à 6.9. Cela est dû à la question de l'intérêt rapporté par l'argent.

Le vice-président: Merci.

M. Dionne (Northumberland—Miramichi): Vous vous en sortez bien.

M. Quail: Je ne voudrais pas vous induire en erreur. Vous voulez surtout savoir s'ils ont accepté de payer tout ce que nous avons demandé.

M. Crosby: Oui.

M. Quail: La réponse est non, mais je suppose que nous avons pu obtenir, en gros, 80 à 90 p. 100 de ce que nous demandions, calculé en dollars constants. La question se pose, par exemple, de savoir si nous pouvions réclamer également le coût de l'opération de sauvetage. C'est-à-dire tout le temps où le bateau de sauvetage était en mer . . . ce que nous avions inscrit dans notre demande originale, et ce à quoi ils nous ont répondu—je ne me souviens plus exactement des formules utilisées—que le bateau de sauvetage était déjà sur place pour des opérations de recherche et de sauvetage en mer. L'autre partie a donc vérifié les dossiers, en constatant que le bateau de sauvetage était sorti pour une opération de sauvetage, et que, de toute façon, ça ne pouvait pas être inscrit au titre des dommages et intérêts à rembourser pour le nettoyage.

En revoyant le dossier avec les vérificateurs . . . nous sommes tombés d'accord pour dire que les propriétaires avaient raison sur ce point et qu'il faudrait donc déduire cela. Nous nous sommes finalement arrêtés à 6,9 millions de dollars.

Le vice-président: Merci beaucoup, monsieur. Cela termine la question de M. Crosby.

M. Nowlan: La dernière partie de la question concernait ces rumeurs et ces histoires qui circulaient à Halifax à propos de ceux qui avaient indûment profité de l'affaire. Certaines de ces rumeurs sont très précises.

M. Quail: À cela, je répondrai que nous avons fait appel à des vérificateurs indépendants. Ils ont consulté tous les dossiers. Nos dossiers ont également été à la disposition des propriétaires, de leurs avocats et de leurs vérificateurs, et nous

[*Texte*]

that is representative of the fact that they were satisfied that the work that we had done was the correct amount of work. I will be quite honest. I think the people in the Maritimes region did a real good job in handling the Kurdistan, in cleaning up the situation. Yes, there was a lot of overtime. I agree with that, but yes, we . . .

Mr. Crosby: How much overtime?

Mr. Quail: Pardon me.

Mr. Crosby: How much overtime . . . $58,000 for one person?

Mr. Quail: I do not know, Mr. Crosby, but I mean . . .

Mr. Crosby: I will ask him.

Mr. Quail: If you have a specific I can look at it, but I am confident that the people managed it well. They did a good job down in the area. They did a good job on the claims and this is represented by the fact that we got a very good settlement out of the owner.

The Vice-Chairman: Okay. I will put your name down on the second round, Mr. Crosby.

You will note that our Chairman has taken one of the benches. We want to give him a chance to ask about the Miramichi.

Mr. Dionne, please.

Mr. Forrestall: Who else could he ask for?

Mr. Dionne (Northumberland—Miramichi): Thank you, Mr. Chairman.

Just before I get to the more specific questions, I want to raise one question with regard to the questions raised by Mr. Crosby, *vis-a-vis* the Auditor General's Report and ice-breaking. I certainly understand the concern expressed by Mr. Crosby,*vis-à-vis* the Port of Halifax, and I am sure the Port of St. John share some of those same concerns. I might point out, however, that the Port of Miramachi relies very heavily on ice-breaking. I wonder if any of the witnesses would care to comment on this question.

When the Auditor General makes these kind of sweeping generalizations, does he take into account, for instance, the fact that in ice-breaking we are in a frigid zone; the fact that we are shipping nation and we want to remain a shipping nation, and if we are going to remain a shipping nation, we must be competitive with other North American ports that may not be in such frigid areas and may not require the kind of ice-breaking that we require in Canada; and whether or not ice-breaking is one of the costs we must bear in order to keep ports open and remain competitive with the ports on the Atlantic and Pacific coasts of our neighbour, the United States? Do you know if the Auditor General takes into consideration those kinds of basic policy issues?. I am not criticizing the questions asked opposite, but I have a worry sometimes with some of the statements made by the Auditor General, that he looks at things strictly from an auditing point

[*Traduction*]

avons pu nous entendre de façon très satisfaisante, ce qui indique également qu'ils étaient tout à fait satisfaits du travail que nous avions fait et de la façon dont il avait été comptabilisé. Là-dessus, je serai très franc. Je pense que la population des Maritimes a fait un excellent travail dans cette affaire du Kurdistan, et notamment pour le nettoyage. C'est vrai qu'il y a eu beaucoup d'heures supplémentaires. Là-dessus, je suis d'accord, mais . . .

M. Crosby: Combien d'heures supplémentaires?

M. Quail: Excusez-moi.

M. Crosby: Combien d'heures supplémentaires? 58,000$ pour une seule personne?

M. Quail: Monsieur Crosby, je ne sais pas, mais je pense . . .

M. Crosby: Je lui poserai la question.

M. Quail: S'il y a un cas précis auquel je peux me reporter, je le ferai; mais j'ai confiance dans le travail qui a été fait, aussi bien dans la région, que sur les réclamations en dommages et intérêts, et tout cela se traduit d'ailleurs par le fait que nous avons obtenu un très bon dédommagement du propriétaire.

Le vice-président: Très bien. Vous reviendrez au second tour, monsieur Crosby.

Je remarque que notre président s'est assis au banc des députés. Nous allons donc lui laisser poser ses questions sur la Miramichi.

Monsieur Dionne, allez-y.

M. Forrestall: Pour qui donc pourrait-il poser ses questions?

M. Dionne (Northumberland—Miramichi): Merci, monsieur le président.

Avant de poser mes questions elles-mêmes, je veux revenir à ce que M. Crosby a évoqué tout à l'heure, à propos du rapport du vérificateur général et du déglacage. Je comprends tout à fait les préoccupations de M. Crosby en ce qui concerne le port de Halifax, et je suis sûr que cela s'appliquerait également au port de Saint-Jean. J'aimerais tout de même faire remarquer que le port de Miramichi a absolument besoin du déglacage. Peut-être que l'un des témoins pourra répondre de façon plus complète.

Lorsque le vérificateur général s'embarque dans ses grandes généralisations, tient-il compte de ce que nous vivons dans une zone de climat rigoureux, et que si nous voulons rester une nation maritime, ce que nous sommes, nous devons pouvoir concurrencer les autres ports d'Amérique du Nord, qui n'ont peut-être pas besoin de déglaçage comme nous? Tient-il compte du fait que, peut-être, ce déglaçage est un poste fixe de dépense, nécessaire pour que nos ports restent ouverts, et que nous puissions donc continuer à faire concurrence aux ports de la côte atlantique et pacifique de notre voisin, les États-Unis? Savez-vous si le vérificateur général tient compte des grands éléments de politique de ce genre? Je ne critique pas les questions qui viennent d'en face, mais il m'arrive de me demander, compte tenu de ce que dit à l'occasion le vérificateur général, si ce dernier examine les choses d'un point de vue strictement comptable, au lieu de partir de la nécessité qu'il y

[*Text*]

of view rather than from the necessity of establishing policy for various activities in this country, be it port operation and shipping or any other function. Well, I will put it this way: I pray to God that we never reach the situation in this country where the Auditor General sets the policy of the government.

• 1045

The Vice-Chairman: Excuse me. Mr. Nowlan on a point of order.

Mr. Nowlan: My erstwhile colleague and distinguished chairman when behind the gavel would be the first to have knocked as hard on the table at that type of question—and I understand the sincerity behind it . . .

Mr. Laniel: You would not put that type of question.

Mr. Nowlan: —and I understand the input behind it, but he has made a speech and he cannot ask the officials here, who come on behalf of the Department of Transport, Marine Administration, to start to give the philosophy behind the Auditor General's report. He would not let other earlier questions go on policy matters that these gentlemen have the expertise to help define. You can only have policy if you get facts behind it. Quite properly in a way he refused to allow certain questions that were not too provocative on policy matters, even though it was within the Marine Administration, because under the label, understandably, was that it was advice to the Minister. But how the devil can he ask these administrators of marine transport to start to give the background philosophy, the ethics and the mandate of the Auditor General? Let him go to the Public Accounts committee when the Auditor General shows up. But he has made a good speech and he made a good point, and I think he can get on to more specifics now. Otherwise, we might as well have open season on everybody.

Mr. Turner: He is just a good chairman, Pat.

Mr. Nowlan: And he is a good chairman who would have been the first to rule himself out of order.

Mr. Dionne (Northumberland—Miramichi): Mr. Chairman, I guess maybe Mr. Nowlan has a point, and I will bear that in mind in my future rulings as chairman.

The only question I was putting to the officials was if in their analysis of the Auditor General's report they have seen any indication that he takes into consideration the differences I mentioned in my previous question. Now, if Mr. Nowlan objects to an answer to that question, I will accept that but . . .

[*Translation*]

a d'arrêter des politiques pour les divers secteurs d'activités, qu'il s'agisse des opérations portuaires, de la navigation, et j'en passe. Quoi qu'il en soit, présentons les choses de cette façon: je prie le Seigneur que nous n'en arrivions jamais, au Canada, à ce que ce soit le vérificateur général qui arrête les politiques du gouvernement.

Le vice-président: Excusez-moi. M. Nowlan a un rappel au Règlement.

M. Nowlan: Mon collègue et distingué président d'antan, lorsqu'il assumait cette fonction, aurait été le premier à frapper du poing sur la table en entendant une question comme celle-là—et je ne doute pas de la sincérité de ses sentiments . . .

M. Laniel: Vous n'auriez pas posé une question comme celle-là.

M. Nowlan: . . . car je comprends parfaitement les motifs qui l'animent, mais il a fait un discours et il ne saurait demander aux fonctionnaires qui comparaissent devant nous pour représenter le ministère des Transports, et l'Administration du transport maritime, de nous parler de la philosophie sur laquelle repose le rapport du vérificateur général. Il ne permettrait pas à ces préopinants de s'attarder sur des questions de politique pour lesquelles ces messieurs ont toute compétence lorsqu'il s'agit de nous aider à les définir. On ne peut avoir de politique que si l'on a un fondement factuel solide. Il a refusé, à juste titre dans une certaine mesure, d'admettre certaines questions à connotation politique pas trop provocantes, même si ces questions relevaient de l'Administration du transport maritime, car, et on peut fort bien le comprendre, ces questions portaient implicitement sur des éléments assimilables à des conseils donnés au ministre. Mais comment diable peut-il demander maintenant à ces mêmes administrateurs du transport maritime de nous parler de la philosophie, du mandat et du code d'éthique qui sous-tendent les activités du vérificateur général? Qu'il aille au Comité des comptes publics et qu'il le demande au vérificateur général lui-même. Cela étant dit, il a fait un excellent discours, il nous a présenté une argumentation valable, et je pense que maintenant, il pourrait peut-être aborder des choses plus précises. Si nous le laissons poursuivre dans la même veine, autant permettre à tout le monde de le faire.

M. Turner: Écoutez Pat, c'est quand même un bon président.

M. Nowlan: Oui, mais un bon président qui aurait été le premier à juger ses propres questions irrecevables.

M. Dionne (Northumberland—Miramichi): Monsieur le président, je pense que M. Nowlan a peut-être effectivement raison, et quand je serai appelé à trancher à titre de président, je m'en souviendrai.

La seule chose que je demandais aux représentants du ministère était celle-ci: après analyse du rapport du vérificateur général, ont-ils constaté quoi que ce soit qui ait pu leur faire conclure que le vérificateur avait effectivement tenu compte des différences dont j'avais parlé dans la question

[*Texte*]

Mr. Nowlan: I am not going to make a big point of it, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: Okay. The Chair recognizes that Mr. Nowlan has made a valid point. Mr. Dionne has rephrased his question to make it perhaps a little more acceptable. I leave it to you, Mr. Allan, to decide whether you want to answer it or to restrict yourself to a portion of the question. You may proceed, if you wish.

Mr. Allan: Mr. Chairman, I have no evidence that the Auditor General takes into account intangibles in his assessment.

The Vice-Chairman: That is fine. Mr. Dionne.

Mr. Dionne (Northumberland—Miramichi): Now I would like to get to some more specific things, particularly the dredging of the Miramichi River.

I note in the estimates that you have for this year $646,000, I believe, for the completion of the dredging ot the Miramichi. I am aware that there is some litigation, or that there has been a threat of litigation by one or the other of the parties involved in the dredging of the Miramichi River. Is this estimate to pay for the additional dredging done last year by Beaver Marine to remove hard material which Lydon Dredging could not remove and which is claimed by that company to have caused delays and additional expenses on their behalf, or is this an anticipated expenditure under the litigation that is proceeding or may proceed?

Mr. Allan: Mr. Chairman, I will ask Mr. Quail if he would respond to that.

The Vice-Chairman: Mr. Quail.

Mr. Quail: Moving from the last to the first, the 600K is for maintenace dredging. It is anticipated maintenance dredging for this year. The question as to whether or not—it is not. The fact is that the contractor has put in a claim. The claim has now been heard, and the results are outstanding. We are awaiting the judgment from the judge who heard the case. But they are independent actions; the 600K is not associated with second guessing the outcome of the litigation. The 600K is associated with anticipated maintenance dredging requirements in the Miramichi.

• 1050

Mr. Dionne (Northumberland—Miramichi): That is an encouraging answer. May I ask if that was litigation in the federal court?

Mr. Quail: Yes. I think the hearings, in actual fact, took place in Toronto, and they just finished about a week and a half or two weeks ago.

Mr. Dionne (Northumberland—Miramichi): Okay.

Mr. Quail: The pleading has just finished. We are awaiting the judgment.

[*Traduction*]

précédente? Cela dit, si M. Nowlan trouve à redire à cette question, je m'effacerai, mais . . .

M. Nowlan: Je ne vais pas en faire tout un plat, monsieur le président.

Le vice-président: D'accord. La présidence admet l'argumentation de M. Nowlan. M. Dionne a reformulé sa question et elle est peut-être maintenant plus facile à accepter. Monsieur Allan, c'est à vous de décider si vous voulez y répondre, ou si vous préférez ne répondre qu'à une partie de la question. Allez-y si vous voulez.

M. Allan: Monsieur le président, rien ne me permet de croire que le vérificateur général se fonde sur des éléments intangibles.

Le vice-président: Parfait. Monsieur Dionne.

M. Dionne (Northumberland—Miramichi): J'aimerais maintenant passer à d'autres points plus précis, et notamment les opérations de dragage de la rivière Miramichi.

Je relève dans votre budget que vous avez prévu cette année 646,000 dollars, je crois, pour terminer les opérations de dragage de la rivière Miramichi. Je sais qu'il y a certains éléments en litige, ou du moins que l'une ou l'autre des parties en cause aurait menacé de porter la chose devant les tribunaux. L'argent prévu au budget devra-t-il également servir à payer les activités de dragage supplémentaires qui avaient été effectuées l'an dernier par la *Beaver Marine*, qui avait dû enlever certains débris laissés par la *Lydon Dredging*, ce qui, prétend la compagnie, a entraîné des retards et lui a occasionné des frais supplémentaires, ou s'agit-il d'une dépense d'ores et déjà prévue dans le cadre du litige dont sont saisis ou pourraient être saisis les tribunaux?

M. Allan: Je vais demander à M. Quail de répondre à cette question, monsieur le président.

Le vice-président: Monsieur Quail.

M. Quail: Je commencerai par la fin, en disant que le montant de 600,000 dollars est destiné aux opérations de dragage contre l'envasement pour cette année-ci. Pour ce qui est de l'autre question, la réponse est non. L'entrepreneur a toutefois effectivement introduit un recours. La cause a été entendue et nous attendons maintenant le jugement de la cour. Toutefois, il s'agit de recours tout à fait indépendants et le crédit de 600,000$ n'a rien à voir avec l'issue éventuelle du litige: il s'agit simplement de la somme prévue pour les travaux de dragage contre l'envasement de la rivière Miramichi.

M. Dionne (Northumberland—Miramichi): Voilà une réponse encourageante. Savez-vous si ce litige a été porté en Cour fédérale?

M. Quail: Oui. Je pense que les audiences ont eu lieu à Toronto et qu'elles se sont terminées il y a environ une ou deux semaines.

M. Dionne (Northumberland—Miramichi): Merci.

M. Quail: Les parties ont terminé leur plaidoirie et attendent le jugement de la cour.

[*Text*]

Mr. Dionne (Northumberland—Miramichi): Okay. What is the status on the installation of navigational aids, and when will the navigational charts be completed?

Mr. Quail: All the aids are in. The hydrographic field work has been completed, and most of the charts are out. The game plan is that all the charts would be out by March 1984. I am not sure whether we are going to meet that date. In the interim, certainly the pilots have been provided with the working information from the hydrographic sounding work that has been completed.

Mr. Dionne (Northumberland—Miramichi): Have all the property claims been settled vis-à-vis the installation of new navigational aids? If not, how many are still outstanding, if you have that information at hand? No?

Mr. Quail: I do not know.

Mr. Dionne (Northumberland—Miramichi): Okay. A more general question is this. Maybe I should put this to Public Works, but I am going to put it to you anyway, and I will phrase it in a way that you can answer it, if you wish. I will not insist on an answer, however.

In the acquisition of the property for the port development at Chatham—Newcastle, both elements of the Miramichi port, are you satisfied with the manner in which Public Works proceeds with the expropriation? I recognize that is a judgment call, Mr. Allan.

Mr. Ostiguy: That is a $64,000 question.

Mr. Allan: I think this is a good question for me to answer. I am not fully aware, particularly in view of the changed responsibilities between Public Works and the Canadian Marine Transportation Administration, of all the intricacies here. But I will be making myself aware of those, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: Thank you.

Mr. Dionne (Northumberland—Miramichi): With regard to the Atlantic Pilotage Authority, I do not see anything in the estimates for the Atlantic Pilotage Authority. Maybe I missed it.

Mr. Allan: Yes.

Mr. Dionne (Northumberland—Miramichi): Have they reached a break-even point?

The Vice-Chairman: It is listed as Vote 20, and it is $386,000.

Mr. Dionne (Northumberland—Miramichi): I missed that one. Does that mean the Atlantic Pilotage Authority is still in a deficit position of that much money?

Mr. Allan: Mr. Chairman, they broke even in 1983. They were forecasting a small deficit, but they broke even.

[*Translation*]

M. Dionne (Northumberland—Miramichi): D'accord. Où en êtes-vous dans l'installation des aides à la navigation et quand les cartes marines seront-elles terminées?

M. Quail: L'installation est terminée. Les relevés hydrographiques le sont également et la plus grande partie des cartes sont déjà publiées. Selon le plan prévu, toutes les cartes devraient être publiées pour le mois de mars de cette année. Je ne sais pas en revanche si nous allons pouvoir y arriver. En attendant, il est évident que les pilotes ont reçu les renseignements nécessaires qui sont le produit des sondages hydrographiques, puisque ceux-ci sont terminés.

M. Dionne (Northumberland—Miramichi): Pour en revenir à l'installation de ces aides à la navigation, toutes les questions de servitude ont-elles été réglées et, dans la négative, combien de dossiers vous reste-t-il encore à régler? Le savez-vous?

M. Quail: Je l'ignore.

M. Dionne (Northumberland—Miramichi): D'accord. Une question plus générale maintenant. Peut-être devrais-je plutôt la poser aux représentants des Travaux publics, mais je vais vous le demander malgré tout, en formulant ma question de façon à ce que vous puissiez y répondre si vous le souhaitez. Mais je n'insisterai pas si vous ne voulez pas.

Dans le cadre de l'acquisition des terrains nécessaires à l'expansion portuaire de Chatham—Newcastle, les deux composantes du port de Miramichi, êtes-vous satisfait des progrès réalisés par les Travaux publics dans cette campagne d'expropriation? Je sais fort bien que c'est un jugement de valeur, monsieur Allan.

M. Ostiguy: C'est la question à 64,000$.

M. Allan: Je pense que c'est une bonne question pour moi. Je ne suis pas tout à fait au courant, étant donné notamment qu'il y a eu cette modification des responsabilités des Travaux publics et de l'Administration canadienne du transport maritime, de tous les éléments complexes qui sont en jeu, mais je vais me renseigner, monsieur le président.

Le vice-président: Je vous remercie.

M. Dionne (Northumberland—Miramichi): Pour ce qui est de l'Administration du pilotage de l'Atlantique, je constate que votre budget est muet à ce sujet. Peut-être cela m'a-t-il échappé.

M. Allan: En effet.

M. Dionne (Northumberland—Miramichi): L'administration a-t-elle fait ses frais?

Le vice-président: Vous trouverez cela au crédit 20, qui prévoit 386,000$.

M. Dionne (Northumberland—Miramichi): Cela m'avait échappé. Cela veut-il dire que l'Administration du pilotage de l'Atlantique est encore déficitaire jusqu'à concurrence de cette somme?

M. Allan: Monsieur le président, l'administration a fait ses frais en 1983, et elle prévoit un tout petit déficit pour l'année prochaine.

[*Texte*]

Mr. Dionne (Northumberland—Miramichi): They broke even.

Mr. Allan: Yes.

Mr. Dionne (Northumberland—Miramichi): They are doing very well, then, because it must be one of the most difficult pilotage authorities from the point of view of the spread-out territory they have to cover and the difficulty in some locations they have in getting pilots on and off ships. I would think the expenses are probably higher there by virtue of the geography than they would be in other pilotage authorities.

I have one other question for you, and I do not know if you are aware of this one or not. Well, I know you are aware of it; I do not know if it has been resolved. But in the construction of the Newcastle element of the Miramichi port, the Town of Newcastle had asked that a narrow buffer zone be created between the actual port itself and the town proper. While the port is within the town boundaries, they wanted a 20- or 30-foot strip of land where trees would be planted, a fence would be installed for aesthetic purposes, to make a dividing line between the port proper and the town. They offered to trade a piece of property that, in their opinion at least, would have been valuable to the port for that 20- or 30-foot strip. They seem to be having some difficulty in coming to an agreement with regional officials. To be fair to regional officials, I have not discussed this with them, and probably should have, recently, to determine what the status is. It seemed to me that that was a fair offer from the town, that such a buffer zone is indeed desirable. I am just wondering why there was a difficulty with it and whether or not it has been resolved.

• 1055

Mr. Allan: Mr. Chairman, I will ask Mr. Clavelle if he would respond to that question.

The Vice-Chairman: Mr. Clavelle.

Mr. Clavelle: Mr. Chairman, I am aware of the municipality's request. I was not aware, though, that there have been some problems developing between the municipality and the project manager. What I was told, however, was that the project manager was working on this and was attempting to come to a solution of this problem. I will look into exactly what the problem is, and may be reporting back to you on this subject.

Mr. Dionne (Northumberland—Miramichi): I appreciate that, Mr. Clavelle, and I would urge you to come to a favourable decision on that one. I have looked at their plans and looked at the site and I do not see that there would be any difficulty vis-à-vis port development. For all the value of the land and the installation of that buffer zone, I do not see why we should not do it for purposes of the port, as well as for the purposes of the town.

[*Traduction*]

M. Dionne (Northumberland—Miramichi): Elle a fait ses frais.

M. Allan: C'est exact.

M. Dionne (Northumberland—Miramichi): C'est donc un excellent résultat, parce que c'est probablement l'une des administrations du pilotage qui a la tâche la plus malaisée, étant donné l'ampleur du territoire qu'elle doit desservir et les problèmes qu'il y a, à certains endroits, à faire embarquer et débarquer les pilotes. Je pense que les considérations géographiques de la région font que les frais y sont probablement beaucoup plus élevés que dans le cas des autres administrations du pilotage.

J'aimerais vous poser une autre question, mais j'ignore si vous êtes au courant. En fait, je sais que vous êtes au courant, mais je ne sais pas si le problème a été réglé. Dans le cadre des travaux d'expansion de la composante Newcastle du port de Miramichi, la ville de Newcastle avait demandé la création d'une étroite bande tampon entre le port proprement dit et la ville. Le port se trouvant à l'intérieur des limites de la ville, cette dernière voulait qu'une bande de terrain d'une largeur de 20 ou 30 pieds soit réservée pour y planter des arbres, pour y installer une clôture pour des raisons d'esthétique, pour constituer en quelque sorte une ligne de démarcation entre le port proprement dit et la ville. La ville avait offert à cette fin d'échanger un terrain qui, à son avis du moins, aurait été utile à l'administration portuaire, en échange de cette bande de 20 ou 30 pieds de largeur. La ville semble avoir du mal à en arriver à une entente avec les représentants de la région. Pour rendre justice à ces derniers, je dois dire que je ne me suis pas entretenu avec eux, et j'aurais peut-être dû le faire plus récemment, pour savoir ce qu'il en était au juste. Il me semblait que la proposition de la ville était raisonnable et que la création d'une zone tampon était effectivement souhaitable. J'aimerais savoir pourquoi il y a un problème, et si ce problème a été réglé.

M. Allan: Monsieur le président, je vais demander à M. Clavelle de répondre à cette question.

Le vice-président: Monsieur Clavelle.

M. Clavelle: Monsieur le président, je suis au courant de cette demande, qui avait été formulée par la municipalité. Je ne savais pas toutefois qu'il y avait eu des problèmes entre la municipalité et le directeur du projet. En revanche, j'ai appris que ce dernier y travaillait et qu'il s'efforçait de trouver une solution. Je vais étudier la chose de près et je vous ferai savoir ce qu'il en est.

M. Dionne (Northumberland—Miramichi): Je vous en remercie, monsieur Clavelle, et je vous demanderais instamment de faire en sorte qu'une décision favorable soit prise à ce sujet. J'ai examiné les plans, j'ai examiné le site, et je n'ai constaté aucun problème en matière d'expansion portuaire. Compte tenu de la valeur du terrain par rapport à la création de cette zone tampon, je ne vois pas pourquoi nous ne pour-

[*Text*]

Mr. Clavelle: Mr. Chairman, I was not aware of the problem, because it was put to me that it was just a matter of having a discussion between the municipality and the project manager to come to an agreement on it. I will see just what has developed.

Mr. Dionne (Northumberland—Miramichi): That is fine. Thank you, sir. Thank you, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Dionne.

I would like a point of clarification, Mr. Quail. Mr. Dionne was asking a question about the estimates and he spoke of $646,000. Then you use an expression 600K. I did not quite understand what you were referring to.

Mr. Quail: I am sorry, Mr. Chairman. By 600K, I meant $600,000. I got sucked into the jargon.

The Vice-Chairman: Okay, that is clarified.

I want to inform the members on the Conservative side that I was listed next, but to continue the alternance I will go to the second round. I will recognize Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: That is generous of you, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: No, no, it is proper.

Mr. Forrestall: The question we were posing earlier with respect to the relocation of the Nova Scotia Nautical Institute from Halifax to Dartmouth I think perhaps does require an answer. I appreciate the admonition of the chairman with respect to policy questions; might I put that same question to the Parliamentary Secretary?

The Vice-Chairman: Do you accept the question, Madam Côté?

Mme Côté: Monsieur le président, j'apprécie l'honneur que me fait M. Forrestall, mais je pense que le ministre sera ici la semaine prochaine. Cela pourrait être une très bonne question pour le ministre.

The Vice-Chairman: The Parliamentary Secretary has recently taken over that job and has possibly not had the briefings required to answer that kind of question, so she suggests that you wait until the Minister is here and put it to him next week.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, I appreciate that very much.

Mr. Laniel: Do you want me to answer it?

Mr. Forrestall: Yes, that would be more than welcome.

Mr. Laniel: With the insinuation made by my colleague, Mr. Dionne, that the Auditor General is not—is that the one you are talking about?

Mr. Forrestall: Oh, no . . .

[*Translation*]

rions pas le faire, car cela profiterait à la fois au port et à la ville.

M. Clavelle: Monsieur le président, j'ignorais qu'il y avait un problème, car tout ce que je savais, c'est qu'il ne restait plus à la municipalité et au directeur du projet qu'à en discuter pour arriver à une entente. Je vais me renseigner sur ce qu'il en est au juste.

M. Dionne (Northumberland—Miramichi): C'est parfait. Je vous remercie, monsieur. Merci, monsieur le président.

Le vice-président: Merci, monsieur Dionne.

Pourriez-vous m'apporter une petite précision, monsieur Quail? M. Dionne vous a posé une question relative au budget, et il a mentionné le chiffre de 646,000$. Quant à vous, vous avez parlé, en anglais, de 600K. Je ne comprends pas très bien de quoi vous voulez parler.

M. Quail: Excusez-moi, monsieur le président, j'ai utilisé notre jargon et, lorsque je parlais de 600K, je voulais dire 600,000$.

Le vice-président: D'accord, j'accepte votre explication.

Je voudrais signaler aux députés conservateurs que mon nom est le suivant sur la liste, mais que, pour continuer à alterner, je vais plutôt passer au deuxième tour et donner la parole à M. Forrestall.

M. Forrestall: C'est très généreux de votre part, monsieur le président.

Le vice-président: Pas du tout, ce n'est que juste.

M. Forrestall: Nous avons déjà abordé la question de la réimplantation à Dartmouth de l'Institut nautique de la Nouvelle-Écosse, dont le siège est à Halifax, et je pense que cette question mérite une réponse. Je suis parfaitement conscient de l'avertissement du président pour ce qui a trait aux questions à connotation politique, mais peut-être pourrais-je poser la même question au secrétaire parlementaire.

Le vice-président: Êtes-vous d'accord, madame Côté?

Mrs. Côté: Mr. Chairman, I really appreciate this honour, but since I think the Minister will appear before us next week, you could more properly address this question to him at that time.

Le vice-président: Mme le secrétaire parlementaire vient tout juste d'assumer sa fonction, et elle n'a peut-être pas encore tous les éléments nécessaires pour répondre à une question comme celle-là, et elle vous demande donc d'attendre la semaine prochaine que le ministre comparaisse devant nous.

M. Forrestall: Je le comprends parfaitement, monsieur le président.

M. Laniel: Voulez-vous que je réponde?

M. Forrestall: Je vous en serais très reconnaissant.

M. Laniel: Compte tenu des insinuations de mon collègue, M. Dionne, qui a dit que le vérificateur général n'était pas . . . est-ce de cela que vous voulez parler?

M. Forrestall: Mais non, pas du tout . . .

[*Texte*]

The Vice-Chairman: In view of the reply by Mrs. Côté, I think we will defer that to the time the Minister is here. Would you go to another question?

Mr. Forrestall: My comment and observation would have been that that I would have been somewhat surprised, had the Parliamentary Secretary been apprised in any detail with respect to the basic question about prior consultation, to what degree the advice was sought, and what that advice was. I accept that. I would have been quite surprised, particularly in light of the almost total absence of prior knowledge or the indication there had not been a great deal of consultation prior to the decision having been taken.

• 1100

That notwithstanding, Mr. Chairman, can I explore a little bit further the concerns that are being expressed by the marine and industrial marine-related communities by our institutions of higher learning in Halifax, by the the mayor of the City of Halifax, Mr. Ron Wallace, and His Worship Mayor Daniel Brownlow and their respective councils, by the boards of trade, the chambers of commerce, all in the last week or 10 days with respect to this?

May I explore, in light of their concern—and because it is obvious that they were not aware of the implications—some of the questions that might lead to a rational decision with respect to the location or siting of a nautical institute? To get at what I am seeking, perhaps I could cite the requirement with respect to masters degree of extensive legal training in maritime law, maritime administration, from the legal point of view international law, and so on and so forth. Are these and the associated capacities with the higher learning institutions in Halifax in fact useful and beneficial aids to a nautical institute such as the one that is developed and in place? Are they useful? Are they helpful?

Mr. Allan: I think certainly all of the institutes of higher learning in the country that devote any of their capacity to the marine elements of our nation's transportation system are welcome. Indeed, time and time again we have found that we have found that we have a paucity of expertise in many of the nautically marine-related areas. I think of course they are of value, and the more of them there would be the better off we would be.

Mr. Forrestall: So they are two such institutions, the better they are able to serve one and the other?

Mr. Allan: Mr. Chairman, my answer is that communications is an essential element of any learning or operating process. Where the communications are a form of distance as an inhibiting factor, that would be a premise you would have to take into consideration.

Mr. Forrestall: Not bad, not bad.

[*Traduction*]

Le vice-président: Compte tenu de ce qu'a dit Mme Côté, je pense que je vais prendre la question en délibéré jusqu'à ce que le ministre comparaisse. Voulez-vous poser une autre question?

M. Forrestall: Peut-être pourrais-je dire que j'aurais été légèrement surpris que Mme le secrétaire parlementaire soit parfaitement au courant de cette question de la consultation au préalable et des conseils qui ont été demandés et fournis à ce sujet. Je le concède. J'aurais en effet été fort surpris, surtout compte tenu du fait que rien ne semble montrer qu'il y ait vraiment eu beaucoup de consultation avant que la décision ait été prise.

Cela étant dit, monsieur le président, j'aimerais approfondir un peu plus les préoccupations qui avaient été exprimées par les milieux maritimes et industriels, par les établissements d'enseignement supérieur de Halifax, par le maire de la ville de Halifax, M. Ron Wallace, et par son honneur le maire Daniel Brownlow et les conseils municipaux, par les chambres de commerce, en précisant d'ailleurs que toutes ces interventions à cet égard remontent à une semaine ou dix jours au plus tard.

Compte tenu, donc, de tout ce que ces gens ont dit, et il est évident qu'ils n'étaient pas au courant de toutes les implications, j'aimerais donc approfondir certaines des questions qui pourraient déboucher sur une décision rationnelle en ce qui concerne l'emplacement d'un institut naval. Pour en arriver à ce où je veux en venir, je pourrais peut-être vous parler, à propos de la maîtrise, du fait qu'il faut avoir eu une formation juridique très serrée en droit maritime, en administration des transports maritimes, en droit international, et ainsi de suite. Toutes ces spécialités, ainsi que les spécialités corollaires qu'on retrouve dans les établissements d'enseignement supérieur de Halifax sont-elles effectivement utiles à un institut naval comme celui qu'on est en train de créer? Ces spécialités sont-elles utiles?

M. Allan: Je dirais qu'à coup sûr, tous les établissements d'enseignement supérieur de notre pays qui se consacrent en tout ou en partie aux composantes maritimes de notre système national de transport sont les bienvenus. De fait, nous nous sommes rendu compte à de multiples reprises que nous manquions terriblement de compétence dans toute une série de spécialités à connotations maritimes ou navales. Bien sûr, tous ces établissements sont précieux, et plus il y en a, mieux nous nous en trouvons.

M. Forrestall: Il y a donc deux établissements de ce genre, et à ce moment-là, ils sont d'autant mieux en mesure de se rendre mutuellement service, n'est-ce pas?

M. Allan: Monsieur le président, je répondrai à cela que la communication est une composante essentielle de n'importe quel processus opérationnel ou pédagogique. Lorsque les communications constituent un facteur d'inhibition en raison de la distance, il est évident qu'il s'agit d'un préalable dont il faut tenir compte.

M. Forrestall: Pas mal.

[*Text*]

Where are examinations written with respect to these students? Where is the central examination office?

Mr. Allan: I would like to ask my colleague, Mr. Quail, who could give a definitive answer there.

Mr. Quail: In my view we do not have a central examination office; we hold examinations across the country.

Mr. Forrestall: You know exacatly what I mean, Mr. Quail; it is located in Dartmouth.

Mr. Quail: By and large, I was going to say that from a regional point of view the majority of examinations are held in regional offices located across the country. Regional offices are at St. John's, Dartmouth, Quebec, Toronto, and Vancouver. Now, having said that, I am sure you are also aware that we hold examinations in other places. We hold them in Montreal; we hold them in other places in Nova Scotia on occasion.

Mr. Forrestall: Generally speaking, it is true, is it not, that other similar or like training institutes are located in the general proximity of those physical sites and places where the students must go for upgrading and for examination. I am not in any way leading towards a suggestion that the school, in fact, set its own exams. I think that must always remain separate.

• 1105

The question I am getting at is the obvious one, and I would appreciate your confirmation of my thoughts with respect to it. Generally, they are located coincident with one another, in general areas, is that true?

Mr. Quail: Mr. Chairman, for instance, if you go into Quebec, there are schools at Rimouski, which is some distance from our offices in Quebec City and our offices in Montreal. The various schools in Ontario are not centrally located in Toronto. We do have NSTI in Halifax. We do have the schools in Summerside. So, by and large, I guess, my view of it is that to some degree—not to some degree . . . education is a provincial matter.

We get involved in the question of marine training by way of the certification and the regulatory responsibilities that we have under the Canada Shipping Act. We are also involved in terms of our programs to fund some of these schools by way of equipment. The particular case with NSTI is an initiative with the CEIC and the provincial government, with respect to the construction of the new school.

I am not aware that, for instance, in any of the other discussions that we have had, anywhere across the country, that we got involved specifically on the locating of the site.

Mr. Forrestall: Would that be natural, that you would not be involved in site location?

Mr. Quail: Unless we were going to be paying for . . . a MED facility. When we put one in at Lévis, or the one that we put in and paid for in Port Colborne, we were involved with the

[*Translation*]

Où ont lieu les examens écrits que doivent subir ces étudiants? Où sont-ils centralisés?

M. Allan: J'aimerais demander à mon collègue, M. Quail, de vous donner la réponse.

M. Quail: Je pense que nous n'avons pas vraiment de centralisation, car nous organisons nos examens un peu partout au Canada.

M. Forrestall: Vous savez exactement de quoi je veux parler, monsieur Quail, tout est centralisé à Dartmouth.

M. Quail: D'une façon très générale, j'allais vous dire que, d'un point de vue régional, la plus grande partie des examens sont effectivement organisés dans les bureaux régionaux d'un bout à l'autre du Canada, à Saint-Jean, à Dartmouth, à Québec, à Toronto et à Vancouver. Cela dit, vous le savez, j'en suis sûr, nous organisons également des examens ailleurs, par exemple, à Montréal, ou autre part en Nouvelle-Écosse, à l'occasion.

M. Forrestall: On peut dire dans les grandes lignes, n'est-ce pas, qu'il y a d'autres établissements homologues ou semblables qui sont situés aux environs des centres que les étudiants doivent fréquenter pour y faire leurs études et passer leurs examens. Je ne veux pas du tout dire que l'école, en fait, établit ses propres examens. À mon avis, cela doit toujours être distinct.

Là où je veux en venir, c'est à la question évidente, et j'aimerais que vous confirmiez mon opinion à ce sujet. Généralement, pour les régions, leur emplacement coïncide les uns avec les autres, n'est-ce pas?

M. Quail: Monsieur le président, par exemple, si l'on prend le Québec, il y a des écoles à Rimouski, qui sont à une bonne distance de nos bureaux de la ville de Québec et de Montréal. Les diverses écoles de l'Ontario ne sont pas situées centralement à Toronto. Nous avons le N.S.T.I. à Halifax. Nous avons les écoles de Summerside. Donc, généralement, mon opinion, c'est que dans une certaine mesure—pas dans une certaine mesure—l'éducation est une question provinciale.

Nous sommes engagés dans la question de la formation maritime à cause des responsabilités de certification et de réglementation que nous avons en vertu de la Loi sur la marine marchande du Canada. Par le biais de nos programmes, nous participons au financement du matériel de ces écoles. Dans le cas du N.S.T.I., il s'agit d'une initiative de la C.E.I.C. et du gouvernement provincial visant la construction de la nouvelle école.

Par exemple, à ma connaissance, dans les autres discussions que nous avons eues partout au pays, nous n'avons jamais été spécifiquement impliqués dans le choix de l'emplacement.

M. Forrestall: Est-ce normal que vous n'ayez rien à dire dans le choix de l'emplacement?

M. Quail: À moins que nous ne payions pour . . . une installation MED. Lorsque nous en avons aménagé une à Lévis, ou dans le cas de celle que nous avons aménagée à Port Colborne et pour laquelle nous avons payé, avec la province,

[*Texte*]

province in the determination of the acquisition of the land. They got the land.

Mr. Forrestall: And in this case the province got the land, too. Is that correct?

Mr. Quail: I do not know.

Mr. Forrestall: You are not aware, then, generall, Mr. Chairman, of the status of the plans for construction. Do I take that inference correctly?

The Chairman: Mr. Quail.

Mr. Quail: I am not sure of what you mean by the plans for the construction.

Mr. Forrestall: What is the present state of planning? Have proposals been invited, or tenders called?

Mr. Quail: No.

Mr. Forrestall: Can you tell us anything about the status, then, of the marine electronics, the addition of a modern marine electronics class to the nautical institute? Were we involved in that?

Mr. Quail: We were involved in the discussions, as to the courses and curriculum that would be given. I really cannot give any more information than that. I do not have any more to give.

Mr. Forrestall: I hope, Mr. Chairman, that the Minister will be reasonably well briefed and alerted to some of the concerns we have with respect to this.

The Chairman: I suspect he will.

Mr. Forrestall: Has any indication been forthcoming as to the attitude of the teaching staff? Will the instructors, who are of extraordinarily high calibre, extraordinarily well-trained and dedicated people, move? Will they relocate? These are some of the questions that must be examined. What do we do for dormitory space, living accommodations for the women who are part of the training program at that institute? What is it going to cost us, with 75% of these people living within easy commuting distance of Halifax? You look at them and there is Halifax Ship Harbour, Liverpool, Riverport, Halifax, Halifax, Halifax, Dartmouth, Dartmouth, Dartmouth, Halifax, Dartmouth, Chester, 35 or 40 miles down the road. But 250 miles from Port Hawkesbury. Is consideration being given to the impact, the implications of a man coming ashore, having to upgrade, having been away from his family for 30, 60, 90 days, having to relocate at a place where it would be convenient to commute realistically only on the weekends and then not necessarily every weekend? Were thoughts given to the implications of that? It is difficult enough for these families, given the nature of seafaring life.

• 1110

I suspect, Mr. Chairman, that perhaps I should express my great reservation about the politicization of the location of this and I suspect there has been some kind of a trade-off and when the Minister comes we will attempt to find out what it was. In

[*Traduction*]

nous avons participé au choix du terrain à acheter. La province a acheté le terrain.

M. Forrestall: Et dans ce cas-ci, c'est également la province qui a eu le terrain. N'est-ce pas?

M. Quail: Je l'ignore.

M. Forrestall: Alors, vous n'êtes pas au courant, de façon générale, de la situation en ce qui touche les plans de construction, monsieur le président. Ma supposition est-elle exacte?

Le président: Monsieur Quail.

M. Quail: Je ne suis pas sûr de ce que vous entendez par plans de construction.

M. Forrestall: Où en est présentement la planification? A-t-on demandé des propositions ou fait des appels d'offres?

M. Quail: Non.

M. Forrestall: Alors, pouvez-vous nous dire quoi que ce soit sur l'ajout d'une classe moderne en électronique maritime à l'institut nautique? Avons-nous participé à cela?

M. Quail: Nous avons participé aux discussions sur le programme d'enseignement et des cours. Je ne peux vraiment pas vous en dire davantage à ce sujet. Je n'en sais pas plus.

M. Forrestall: Monsieur le président, j'espère que le ministre sera suffisamment bien informé et sensibilisé à certaines de nos préoccupations à cet égard.

Le président: J'ai l'impression qu'il le sera.

M. Forrestall: Y a-t-il de nouvelles indications quant à l'attitude du personnel enseignant? Les instructeurs de calibre extrêmement élevé ayant une formation extraordinaire, et qui sont des personnes dévouées, déménageront-ils? Seront-ils relocalisés? Voilà quelques-unes des questions qui doivent être examinées. Que faisons-nous pour les dortoirs, l'hébergement des femmes qui participent au programme de formation de cet institut? Qu'est-ce que cela va nous coûter avec 75 p. 100 de ces gens vivant à une distance d'Halifax où il est facile de faire la navette? On y jette un coup d'oeil et on constate qu'il y a le port d'Halifax, Liverpool, Riverport, Halifax, Halifax, Halifax, Dartmouth, Dartmouth, Dartmouth, Halifax, Dartmouth, Chester, à 35 ou 40 milles de distance. Mais à 250 milles de Port Hawkesbury. Est-ce que l'on tient compte de l'effet, des répercussions sur la personne qui débarque, qui doit suivre un cours de recyclage, qui n'a pas vu sa famille depuis 30, 60 ou 90 jours, et qui doit aller à un endroit où il serait pratique, en fait, de faire la navette seulement les fins de semaine, et pas nécessairement chaque fin de semaine? A-t-on pensé aux implications que cela peut avoir? La situation de ces familles est déjà assez difficile, étant donné la nature de la vie de marin.

Monsieur le président, je pense que je devrais peut-être exprimer ma grande réticence vis-à-vis de la politisation de l'emplacement de cette installation, et je soupçonne qu'il y a eu un genre de compromis. Lorsque le ministre comparaîtra, nous

[*Text*]

the interim I will leave it at this: It is probably the greatest disservice to a growing and healthy training institution that could possibly, possibly be perpetrated upon it. I had hoped that wise, thoughtful minds would prevail with respect to too hasty a go-ahead with respect to the move, that the community of interests, as I have suggested, the legal community, the industrial community, the higher education institutions in our area, the Bedford Institute of Oceanography, Fisheries and Oceans, our total maritime complex, until such time as they were fully aware of the move, fully aware of the implications to themselves and to the general good health of the industry, that in fact nothing happened until they had the opportunity to make reasoned and thoughtful representations to the appropriate authorities with respect to the move. I will let it go until we have the Minister.

There are a lot of other areas that I might wish Mr. Allan to comment on; the status of Judge Hickman's work in Newfoundland with respect to the *Ocean Ranger* and the general safety implications of that. But I will pass for the time being. Unless Mr. Allan would care to comment on Mr. Justice Hickman's work to date, when we are likely to see it? We had, as you will recall, Mr. Chairman, a year ago, perhaps a little longer, sought and were told we could have, from time to time, as a committee, a précis or a general updating of the progress of Mr. Justice Hickman's work, its status, the direction it was taking. We have not, as yet, had an opportunity to do that and as I suggested then, it might be very useful for this committee to look at that, if for no other reason than at some point in the future we are going to have to establish an independent commission or investigative body, or a body with a prior responsibility for incident investigation within the marine community, hopefully leading to a tri-modal or multi-modal independent safety and accident investigation branch. Perhaps against that background Mr. Allan might say a word or two about it.

Mr. Allan: Mr. Chairman, in respect to elements of the question, as the committee is aware the Deschèsnes study is under way which will address many elements of this question. I would ask Mr. Quail . . .

Mr. Forrestall: I am sorry, Mr. Chairman. I meant the Hickman and the subsequent work of the Deschesnes—where does it stand, how are they doing, and so on?

Mr. Allan: With respect to the question of the *Ocean Ranger*, I would ask Mr. Quail who, I believe, has the most recent information with respect to Judge Hickman's work.

• 1115

Mr. Quail, would you care to say anything?

The Chairman: Mr. Quail.

[*Translation*]

essaierons de savoir ce que c'était. Pour l'instant, je vous dirai que c'est probablement le plus mauvais service que l'on pouvait rendre à une institution de formation en santé et en expansion. J'avais espéré qu'on aurait écouté les esprits avisés et sages pour ce qui est de prendre une décision trop hâtive relativement à ce déménagement. Je le répète, il y a la communauté d'intérêts, la communauté juridique, la communauté industrielle, les institutions de haut savoir de notre région, l'Institut d'océanographie de Bedford, Pêches et Océans, notre complexe maritime global et, en fait, rien n'aurait dû se faire avant qu'ils soient pleinement conscients des répercussions de cette initiative pour eux-mêmes et pour la bonne santé générale de l'industrie, et avant qu'ils aient l'occasion de faire une intervention réfléchie auprès des autorités visées en ce qui concerne ce déplacement. Je vais laisser la question de côté jusqu'à ce que le ministre comparaisse.

Il y a beaucoup d'autres domaines sur lesquels je voudrais avoir les commentaire de M. Allan. Où en est le travail du juge Hickman, de Terre-Neuve, sur l'*Ocean Ranger* et les répercussions de cet incident pour la sécurité en général? Mais je vais passer à autre chose pour l'instant, à moins que M. Allan veuille commenter le travail effectué jusqu'ici par le juge Hickman et nous dire quand nous en verrons possiblement les résultats. Comme vous vous en souviendrez, monsieur le président, il y a un an, ou peut-être davantage, nous nous étions informés, et on nous avait dit qu'à l'occasion, en tant que comité, nous pourrions avoir un résumé ou une mise à jour générale sur le progrès du travail du juge Hickman, où il en était rendu et l'orientation qu'il prenait. Jusqu'ici, nous n'avons pas encore eu l'occasion de le faire et, comme je l'ai dit à l'époque, ce sera peut-être très utile que ce Comité y jette un regard, ne serait-ce uniquement parce qu'à un moment donné, nous devrons mettre sur pied une commission indépendante ou un organisme d'enquête, ou un organisme ayant comme responsabilité première les enquêtes sur les incidents touchant la communauté maritime, conduisant, souhaitons-le, à un service d'enquête autonome tri-modal, ou multi-modal, sur les accidents et la sécurité. Monsieur Allan, peut-être que suite à ces propos, vous pourriez nous en toucher un mot ou deux.

M. Allan: Monsieur le président, relativement aux éléments de la question, comme le Comité le sait, il y a l'étude Deschesnes, qui abordera bon nombre des éléments soulevés. Je demanderais à M. Quail . . .

M. Forrestall: Monsieur le président, si vous me le permettez, je voulais parler du travail effectué par Hickman et les travaux subséquents de Deschesnes . . . où en sont-ils rendus, que font-ils présentement, ainsi de suite?

M. Allan: Pour ce qui est de l'*Ocean Ranger*, je demanderais à M. Quail de répondre, car je pense qu'il est en possession des renseignements les plus récents au sujet du travail du juge Hickman.

Monsieur Quail, voulez-vous ajouter quelque chose?

Le président: Monsieur Quail.

[*Texte*]

Mr. Quail: Mr. Chairman, the royal commission on the *Ocean Ranger* is really, as members are probably aware, broken into two parts—Part One and Part Two—under the mandate they have received from both the federal and provincial governments.

Part One has been ongoing now for a couple of years in St. John's and is nearing completion. The final testimony of the expert witnesses is either just about complete, or is complete. I mean, it either happened yesterday, or is just about to happen.

And following that you will have final summation by commission counsel and also summations by the counsel representing the interested parties. That is anticipated to be completed within, I would say, a week to 10 days, after which the commission and the Chief Justice would retire and prepare their report on Phase One.

For Phase One, I do not have a specific date, Mr. Chairman, or Mr. Forrestall, as to when the good Chief Justice will put out his report, but generally it is anticipated that it will be late spring or early summer—the June-July kind of scenario.

The second part of the *Ocean Ranger* deals with Phase Two. A number of groups have been put together under the royal commission to study various aspects—really all aspects—of offshore operation, both production and exploration. These study groups they put together, made up of consultants, experts, secondees from various departments, are due to present their reports to the Chief Justice. I believe a symposium is scheduled to discuss this in a general sense in St. John's in August.

Following that it would be up to the royal commission to decide how they proceed after the August Part Two symposium in terms of bringing in their report dealing with Phase Two.

So in summary, the report on the cause of the casualty, the end of Phase One, I would anticipate that the hearings will be completed fairly soon. The report then would be out in last spring, early summer.

I have just given you an outline of the Phase Two part of the *Ocean Ranger* inquiry.

The Chairman: Thank you.

Thank you, Mr. Forrestall. Mr. Bockstael.

Mr. Bockstael: Thank you, Mr. Chairman.

Some of the questions I had prepared have been addressed by other members, but I wanted to go back to the St. Lawrence Seaway extended season.

I was recently involved in the Canada—U.S. relations. While some of the U.S. states that border on the Great Lakes are for an extended season, there are just as many who oppose an extended season. They made the point that they would not be prepared to look at an extended season unless there was a comprehensive environmental impact study performed on the effects of year-round breaking of ice on flooding and damaging the shores, its effect on hydro power plants, and its effect on

[*Traduction*]

M. Quail: Monsieur le président, comme les membres le savent probablement, la commission royale sur l'*Ocean Ranger* est vraiment scindée en deux parties . . . la partie un et la partie deux—en vertu du mandat que lui ont confié les gouvernements fédéral et provincial.

La partie un est en marche depuis environ deux ans, à Saint-Jean, et elle est presque terminée. Le témoignage final des témoins experts est terminé, ou à la veille de l'être. Je veux dire qu'ils ont comparu hier, ou qu'ils doivent comparaître incessamment.

Après cela, il y aura le résumé final du procureur de la commission, ainsi que le résumé des procureurs représentant les parties intéressées. On prévoit que cela sera terminé d'ici une semaine à 10 jours, après quoi la commission et le juge en chef se retireront pour préparer leur rapport sur la phase un.

Pour la phase un, monsieur le président, ou monsieur Forrestall, je n'ai pas de date précise pour la divulgation du rapport du bon juge en chef, mais on prévoit généralement que ce sera vers la fin du printemps, ou au début de l'été . . . aux environs de juin ou juillet.

La deuxième partie, en ce qui touche l'*Ocean Ranger*, porte sur la phase deux. Un certain nombre de groupes ont été réunis en commission royale pour étudier divers aspects—en fait tous les aspects—de l'opération *offshore*, tant la production que la prospection. Ces groupes d'étude qu'ils ont réunis sont composés d'experts-conseils, de personnes venant de divers ministères, et ils doivent présenter leurs rapports au juge en chef. En août, je pense qu'il y aura un symposium, à Saint-Jean, où l'on discutera de la question en général.

Suite à cela, ce sera à la commission royale de décider de la façon de procéder après le symposium sur la partie deux pour ce qui est de soumettre le rapport portant sur la phase deux.

En résumé, pour ce qui est du rapport sur la cause de l'accident, la fin de la phase un, je prévois que les audiences seront terminées très bientôt. À ce moment-là, leur rapport sortirait à la fin du printemps, ou au début de l'été.

Je ne vous ai donné qu'un aperçu de la phase deux de l'enquête sur l'*Ocean Ranger*.

Le président: Merci.

Merci, monsieur Forrestall. Monsieur Bockstael.

M. Bockstael: Merci, monsieur le président.

D'autres membres ont posé certaines des questions que j'avais préparées, mais je veux revenir à la prolongation de la saison de la Voie maritime du Saint-Laurent.

Récemment, j'ai participé aux discussions canado-américaines. Quoique certains États américains limitrophes des Grands lacs soient favorables à une saison prolongée, il y en a tout autant qui sont contre. Ils ont fait valoir qu'ils ne seraient pas prêts à envisager une saison prolongée, à moins que l'on effectue une étude environnementale exhaustive des répercussions sur les inondations et les dégâts aux rives si la glace était brisée à longueur d'année, des effets sur les centrales hydro-

[*Text*]

the downtime that is needed to maintain and overhaul the locks and equipment used along the Seaway. There is no guarantee that a longer season would have a cost-effectiveness, because it has to be related to the increased costs of operating.

The recommendation that came from our discussions was that we should look at increased productivity during the eight and a half months the Seaway is open, and look at it in terms of increased tonnage rather than increased movements of ships in ballast, which was part of the problem. The economic situation had caused many ships to navigate through the Seaway in ballast rather than carrying tonnage that was moving merchandise.

That is just by way of explanation what I, as one of the members of the delegation, was made aware of from the other side. They seemed amenable to the recommendation of the chief adminstrator of the Seaway not to consider a longer season at this time.

• 1120

Looking at your overall program, we are looking at some $946.6 million and I note that almost $51 million of that is made up of payments to other authorities. The Seaway itself received $3 million last year. Is that a program that goes on? Is the Marine Administration committed to $3 million a year to the Seaway over a period of time?

The Chairman: Mr. Allan.

Mr. Allan: Mr. Chairman, no it is not a recurring annual drawdown. In that particular case that is part of the SCRAP program that I mentioned earlier. That was an allocation for maintenance of the Welland system. There will be an allocation for next year and then that is the end of it.

Mr. Bockstael: I see. It has been touched upon that there are transfer payments to Pilotage, to Canarctic Shipping, to the Montreal Bridges, and a large amount to the improvement of ports facilities. Since we have had the Canada Ports legislation, and this is a separate Act, are these outstanding commitments; that the Marine Transportation has to pay for these facilities, improvements to grain elevator and to other ports? At the same time I may as well address my question on Vote L60, Loans to the Canada Ports Corporation of $4.19 million. Is this ongoing as part of the Marine program? Since we now have the Canada Ports Act and autonomous ports, are we bound to keep on providing this kind of funding through the marine mode?

Mr. Allan: Mr. Chairman, I think I would ask Mr. Brennan if he would respond to the details of your question.

The Chairman: Mr. Brennan.

Mr. Brennan: Mr. Chairman, the largest proportion of the money which is being transferred to Ports Canada is in

[*Translation*]

électriques et des effets sur le temps mort nécessaire pour l'entretien et la réparation des écluses et du matériel le long de la voie maritime. Il n'y a aucune garantie quant à la rentabilité d'une saison prolongée, puisque cela signifie une augmentation des coûts d'exploitation.

La recommandation qui a émané de nos discussions, c'est que nous devrions viser une productivité accrue pendant les huit mois et demi d'opération de la voie maritime et viser un accroissement du tonnage plutôt qu'un accroissement du nombre de navires en lest, ce qui est une partie du problème. Étant donné la situation économique, beaucoup de navires ont sillonné la voie maritime en lest au lieu de transporter un tonnage de marchandises.

C'est simplement pour vous expliquer ce à quoi j'ai été sensibilisé par les gens d'en face à titre de membre de la délégation. Ils semblaient être sensibles à la recommandation de l'administrateur en chef de la voie maritime de ne pas envisager une saison plus longue à ce moment-ci.

Si l'on regarde votre programme général, on remarque qu'il y a quelque 946,6 millions de dollars, dont près de 51 millions sont constitués de paiements à d'autres administrations. La Voie maritime elle-même a reçu 3 millions de dollars l'an dernier. Est-ce un programme qui se poursuit? L'administration s'est-elle engagée à verser 3 millions de dollars par année à la Voie maritime sur une certaine période de temps?

Le président: Monsieur Allan.

M. Allan: Non, monsieur le président, ce n'est pas une ponction annuelle périodique. Dans ce cas-ci, ce versement fut effectué dans le cadre du programme P.P.S.R., dont j'ai parlé tout à l'heure. Cette somme avait été accordée pour l'entretien du système Welland. Il y aura une allocation pour l'an prochain, et ensuite, ce sera la fin.

M. Bockstael: Je vois. On a dit qu'il y avait des paiements de transfert à l'administration du pilotage, à Canarctic Shipping, aux ponts de Montréal, ainsi qu'une somme importante pour l'amélioration des installations portuaires. Puisque nous avons adopté une loi sur les ports canadiens et qu'il s'agit ici d'une loi distincte, s'agit-il d'engagements préalables que le Transport maritime doit payer pour ces installations, pour les améliorations apportées aux silos à céréales et à d'autres ports? En même temps, je voudrais que ma question porte sur le crédit L60, prêts à la Société canadienne des ports se chiffrant à 4,19 millions de dollars. Est-ce que cela fait partie de façon continue du programme des transports maritimes? Comme nous avons présentement la Loi canadienne sur les ports et des ports autonomes, sommes-nous obligés de continuer de fournir ce genre de financement par le truchement du programme maritime?

M. Allan: Monsieur le président, je demanderais à M. Brennan s'il veut répondre en détail à votre question.

Le président: Monsieur Brennan.

M. Brennan: Monsieur le président, la plus grande partie des sommes transférées à Ports Canada relèvent de deux

[*Texte*]

association with the two major projects under the SCRAP program to Chicoutimi and Sept-Iles. That is the bulk of it. The others are on-going advances on loans which have been part of agreements made earlier for particular advances.

With regard to the other items you mentioned, there is a mixture in there. The payments to Canarctic Shipping, for example, were to cover the deficit of the operation of the *MV Arctic*.. That is expected to continue. Advances to pilotage authorities vary depending on the financial state of the particular authority, and it is of course our I hope that those are not on-going and that the pilotage authorities do at least break even in the future.

The one with regard to the bridges is a particularly heavy link in this program being faced at this particular time.

I believe that covers the spectrum, Mr. Chairman.

Mr. Bockstael: On page 28—38, the Marine Transportation grants and contributions: Under Aids to Navigation, something interested me here. You have Council of Forest Industries—Marine Transportation provides $50,000 I take it to clean up the Fraser River of wood and log debris to make navigation possible. The forecasted expenditures in 1983 were the same. Is this a constant program of $50,000 a year as your share towards cleaning up the Fraser River?

Mr. Allan: Yes, it is. I would ask that definitive details be given by . . .

The Chairman: Mr. Quail.

Mr. Quail: That is right, that is our contribution and it has been a continuing contribution for a number of years. The answer is yes.

Mr. Bockstael: There is one more question in that same area. Last year the Marine Transportation benefited from a student employment program and received $155,000. The heading is "Item Not Required For 1984-1985". Is it that the item is not required or that the program has been cut off by the Minister of Employment?

The Chairman: We will pause for a moment of consultation.

• 1125

Mr. Allan.

Mr. Allan: Mr. Chairman, that money would come from Employment and Immigration. We are talking about the student aid program. It would not be included in our estimates.

Mr. Bockstael: I see. On this page 28-38 it has Summer Canada—Student Employment program, nil. Last year, $155,670. It is headed "Item not required for 1984-85". That may be a terminology used. It is not unique to the marine mode. It has been mentioned on other pages; it has been inserted on other pages of this total transportation budget. I

[*Traduction*]

grands projets entrepris en vertu du programme P.P.S.R. et visant Chicoutimi et Sept-Îles. C'est ce qui représente le gros de cette somme. Pour le reste, il s'agit d'avances permanentes sur des prêts consentis dans le cadre d'ententes conclues préalablement pour certaines avances.

Pour ce qui est des autres choses dont vous avez parlé, il y a un peu de tout là-dedans. Par exemple, les paiements à Canarctic Shipping visent à combler le déficit de l'exploitation du *MV Arctic*. On prévoit que cela va se poursuivre. Les avances aux administrations du pilotage varient selon l'état financier de chaque administration, et nous espérons bien sûr que ce ne sera pas un poste permanent et que les administrations du pilotage réussiront au moins à faire leurs frais à l'avenir.

Pour ce qui est des paiements aux ponts, il s'agit d'un maillon particulièrement lourd dans ce programme, mais que l'on doit assumer pour l'instant.

Je pense que cela fait le tour de la question, monsieur le président.

M. Bockstael: À la page 28—39, Transport maritime, subventions et contributions, il y a quelque chose qui a attiré mon attention sur le poste de l'aide à la navigation. Il y a une contribution de 50,000$ au Conseil des industries forestières, et je pense que c'est pour nettoyer le fleuve Fraser des débris de bois et de grume, afin de le rendre navigable. En 1983, les dépenses prévues à ce chapitre étaient identiques. S'agit-il d'un programme constant de 50,000$ par année, qui constitue votre part pour le nettoyage du fleuve Fraser?

M. Allan: Oui, c'est ça. Je demanderais que les détails définitifs soient donnés par . . .

Le président: Monsieur Quail.

M. Quail: En effet, il s'agit de notre contribution, et c'est une contribution continue depuis un certain nombre d'années. La réponse est oui.

M. Bockstael: Il y a une autre question dans le même domaine. L'an dernier, le Transport maritime a profité d'un programme d'embauche d'étudiants et a reçu 155,000$. C'est sous la rubrique «poste non requis en 1984-1985». Est-ce que ce poste n'est pas requis, ou est-ce que le ministre de l'Emploi a coupé le programme?

Le président: Nous allons nous arrêter un moment pour permettre des consultations.

Monsieur Allan.

M. Allan: Monsieur le président, cet argent vient d'Emploi et Immigration. Nous parlons du programme d'aide aux étudiants. Cela ne serait pas inclus dans nos prévisions.

M. Bockstael: Je vois. À la page 28-39, on voit: programme d'emploi pour étudiants, néant. L'an dernier, c'était 155,670$. C'est le «poste non requis en 1984-1985». C'est peut-être la terminologie utilisée. Ce n'est pas unique au transport maritime. On retrouve cela dans d'autres pages, on l'a inséré dans d'autres pages du budget des dépenses des transports. Je

[*Text*]

take it the Department of Employment and Immigration is saying that they are not allocating student aid programs to Transport Canada in these different areas. Is that the conclusion I am to take from it?

The Chairman: Another time out.

Mr. Allan: Mr. Chairman, I could take this question for notice, but I believe the answer is that the program is allocated on the basis of contesting for the funds with projects that are put up by each of the various contributing elements. I will have to take it for notice, but I take it that none of our projects succeeded in challenging for the funds.

Mr. Bockstael: Oh.

The Chairman: If I may, could it be that, since the money for that would come from the Department of Employment and Immigration, it would be already listed in their estimates, and to list it again in Transport estimates would be double financing so to speak?

Mr. Quail.

Mr. Quail: Mr. Chairman, as I understand it, what we are looking at is an accounting procedure with respect to 1983-1984, where we are reporting on the fact that we did get money from another program to carry out projects for which we made application. What we have, therefore, with respect to 1983-1984, is an accounting procedure to reflect what was done. We did get the money from another program. It is in somebody else's budget program, as the chairman has pointed out.

With respect to going into the current year, again, we would be in competition, in terms of putting up our projects, in terms of requesting for money and things of that nature. If we were successful in competing with other departments that would be asking for the same thing, we would then have that money put over to us. We would expend the money and you would see the expenditure this time next year, as shown in expenditures of 1984-1985. If we were not successful in having ours accepted in that program, then you would see nothing.

Mr. Bockstael: Mr. Chairman, that is what I thought was going to happen, but I needed that clarification. You have clarified it for me. Thank you very much.

The Chairman: Is that all, Mr. Bockstael? Thank you. Mr. Crosby followed by Mr. Manly.

Mr. Crosby: Mr. Allan and gentlemen, just to put a cap on remarks I made previously about the possibility of cost recovery in relation to ice breaking, I want to refer to a statment made by the Auditor General in his report of March 31, 1983 at page 406. It is stated there that:

> Cost recovery is an important requirement of the Department's strategic plan. For many of the services rendered the Coast Guard could recover part or all of its costs from users.

Then the Auditor General goes on and says that with respect to ice breaking, in particular, the Auditor General was informed by the Department of Transport that the government

[*Translation*]

présume que le ministère de l'Emploi et de l'Immigration dit qu'il ne fournira rien à Transports Canada au chapitre des programmes d'emploi pour étudiants dans ces différents domaines. Est-ce bien ce que je dois en conclure?

Le président: Un autre temps d'arrêt.

M. Allan: Monsieur le président, je pourrais prendre note de cette question, mais je crois que le programme fonctionne sur la base de la concurrence pour les fonds disponibles sous forme de projets soumis par chacun des divers éléments participants. Je devrai prendre note de la question, mais je pense qu'aucun de nos projets n'a réussi à obtenir des fonds.

M. Bockstael: Oh!

Le président: Si vous me le permettez, il est possible, étant donné que cet argent proviendrait du ministère de l'Emploi et de l'Immigration, qu'il soit déjà inscrit dans leur budget des dépenses, et ce serait en quelque sorte un double financement que de l'inscrire de nouveau dans le budget des dépenses du ministère des Transports.

Monsieur Quail.

M. Quail: Monsieur le président, si j'ai bien compris, ce que nous avons là, c'est une procédure comptable pour 1983-1984, où nous rapportons avoir reçu de l'argent d'un autre programme pour effectuer certains projets pour lesquels nous avons fait une demande. Donc, ce que nous avons là pour 1983-1984, c'est une procédure comptable reflétant ce qui a été fait. Nous avons obtenu l'argent d'un autre programme. Comme le président l'a souligné, cet argent est inscrit dans le budget des dépenses de quelqu'un d'autre.

Pour ce qui est de l'année en cours, encore une fois, nous sommes en concurrence pour ce qui est de soumettre des projets et de demander de l'argent, et ainsi de suite. Si, en concurrence avec d'autres ministères demandant les mêmes choses, nous réussissions, alors, cet argent nous serait remis. Nous dépenserions l'argent et ces dépenses apparaîtraient à ce moment-ci de l'année, comme c'est le cas pour les dépenses de 1984-1985. Dans le cas où une demande aurait été refusée, alors, vous ne verriez rien.

M. Bockstael: Monsieur le président, je pensais que cela se passerait de cette façon, mais j'avais besoin de cet éclaircissement. Je vous remercie beaucoup de me l'avoir fourni.

Le président: Est-ce tout, monsieur Bockstael? Merci. Monsieur Crosby, suivi de M. Manly.

M. Crosby: Monsieur Allan, et messieurs, simplement pour conclure les commentaires que j'ai faits précédemment sur la possibilité de récupération des coûts relativement au déglaçage, je tiens à vous reporter à une déclaration que l'on retrouve à la page 406 du rapport du vérificateur général en date du 31 mars 1983. Voici ce qu'il dit:

> Le recouvrement des coûts est un élément important du plan stratégique du ministère. Pour bien des services offerts, la garde côtière pourrait recouvrer auprès de ses usagers une partie ou la totalité des coûts qu'elle encourt.

Ensuite, le vérificateur général poursuit en disant, au sujet du déglaçage en particulier, que le ministère lui a appris que le gouvernment n'avait pas encore autorisé la mise en oeuvre

[*Texte*]

has not agreed to the implementation of such a policy. I simply want to note the fact that, as I understand it, you are not taking any further action on this matter, because you have no clearance from the government to consider cost recovery in relation to ice breaking.

The Chairman: Mr. Brennan.

Mr. Brennan: That is in fact correct. As I was indicating earlier, it is part of the 6 and 5 policy. It is also the rule, if you like, that no new user charges are to be introduced when none exist right now. Because of that constraint, which is government policy at the time, no initiatives are being taken to promote any further cost recovery in those areas.

• 1130

Mr. Crosby: Gentlemen, I would like to deal with a matter of Canadian versus foreign ownership of ships and vessels used in Canadian trade and other Canadian activity. I have a great deal of difficulty in knowing how this links with the responsibilities of the Marine Administrator and the Coast Guard, but I do know that the Coast Guard in particular has certain responsibilities for foreign-flag oil rigs and service vessels in the offshore. In that connection alone you must have considerable knowledge and involvement with foreign-owned rigs and vessels.

My first concern and question is, in the offshore Nova Scotia—and I could easily include offshore Newfoundland; the whole Atlantic area—it is my understanding that virtually all the oil rigs and all the service vessels are in that category of foreign-owned. Is that correct? Can you provide me with some information on that?

Mr. Allan: Yes. The response is yes, that is true at this time, to a large extent.

Mr. Crosby: Okay. Whose responsibility is it within the Government of Canada to examine this situation and determine whether some of these vessels could be replaced by Canadian-owned vessels? Who would be looking into the capacity of Canada as a marine nation to provide these services?

I realize the problem with drilling rigs. They come off the construction ways very slowly, and while there is one at present in Halifax Harbour, constructed by Saint John Shipbuilding, there is unlikely to be another one for some time. But about the service vessels, I know from my own knowledge that a number are available and could be employed in the offshore.

Mr. Allan: I would like Mr. Brennan, if he would, to respond to that, Mr. Chairman.

Mr. Brennan: Mr. Chairman, perhaps I could remind Mr. Crosby of a policy statement which the government made about a year ago on the offshore and on the shipbuilding program. There were three elements to that particular

[*Traduction*]

d'une telle politique. Je tiens simplement à noter le fait, si j'ai bien compris, que vous ne prenez aucune autre mesure dans ce sens parce que vous n'avez pas l'autorisation du gouvernement d'envisager la récupération des coûts relativement au déglaçage.

Le président: Monsieur Brennan.

M. Brennan: En fait, c'est exact. Je le répète, c'est dans le cadre de la politique des 6 et 5. C'est également la règle, si vous voulez, qu'aucun nouveau frais aux usagers ne soit introduit là où il n'y en a pas présentement. A cause de cette restriction qui représente la politique gouvernementale de l'heure, rien n'est fait pour promouvoir davantage le recouvrement des coûts dans ces domaines.

M. Crosby: Messieurs, je voudrais parler de la comparaison entre la propriété canadienne et la propriété étrangère des navires utilisés pour le commerce et d'autres activités du Canada. J'ai du mal à établir le rapport avec les responsabilités de l'Administration maritime et de la garde côtière, mais je sais que la garde côtière en particulier a certaines responsabilités pour ce qui est des plates-formes de forage et des navires d'avitaillement en mer, battant pavillon étranger. Pour cette seule activité, vous devez avoir une connaissance considérable des plates-formes et des navires battant pavillon étranger, ainsi que beaucoup de contacts avec eux.

Voici ma première préoccupation et ma première question, au large de la Nouvelle-Écosse . . . et je pourrais facilement y inclure les champs au large de Terre-Neuve et toute la région atlantique . . . je crois savoir que presque toutes les plates-formes de forage et tous les navires avitailleurs de cette catégorie sont propriété étrangère, n'est-ce pas? Pouvez-vous me fournir des renseignements là-dessus?

M. Allan: Oui. La réponse est oui, c'est vrai à l'heure actuelle, dans une très grande mesure.

M. Crosby: Très bien. Au gouvernement du Canada qui est responsable d'étudier la situation et de décider si certains de ces navires ne pourraient pas être remplacés par des navires appartenant à des Canadiens? Qui s'occuperait d'étudier la capacité du Canada d'offrir ces services en tant que pays maritime?

Je comprends le problème que pose les plates-formes de forage. Il faut beaucoup de temps pour les construire et quoique *Saint John Shipbuilding* en construise présentement une dans le port d'Halifax, il est peu probable qu'il y en ait d'autres avant longtemps. Mais pour ce qui est des navires avitailleurs, je sais personnellement qu'il y en a plusieurs de disponibles et qu'ils pourraient être utilisés pour desservir ces plate-formes.

M. Allan: Monsieur le président, si vous permettez, j'aimerais que M. Brennan réponde à cette question.

M. Brennan: Monsieur le président, je pourrais peut-être rappeler à M. Crosby une déclaration de politique faite par le gouvernement il y a environ un an au sujet du forage en mer et du programme de construction navale. L'initiative annoncée à

[*Text*]

initiative announced at that time. One dealt with the ongoing subsidy for ships constructed in Canada; and of course that is not the responsibility of the Department of Transport. The other one dealt with the imposition of duties in the offshore out to the 200-mile limit. The third dealt with the extension of the coasting trade, which I think is Part XV of the Canada Shipping Act. Of course the coasting trade legislation at the moment only applies out to the 12-mile limit.

As far as those particular initiatives are concerned, some of them have already been implemented, for example through a ways and means motion first introduced in June and reintroduced in the current session of Parliament; and I believe through a Bill which has had first reading Customs duties have in fact come into play on the offshore. So now any vessel which comes in from abroad with a foreign flag is in fact subject to duty operating in that regime. What has not been done yet, and what the government has not yet completed in this package, is the extension of the coasting trade legislation to the 200-mile limit; and what the coasting trade legislation does, of course, for the more conventional waters of Canada, is to introduce a filter mechanism whereby the Canadian Transport Commission looks at the availability of Canadian ships for a task which may have been chosen to award for a foreign ship and make sure no Canadian ship is available. At the moment, until the coasting trade legislation is revised, there is no legal means of filtering the flag, if you like, for the vessels which are engaged in offshore activity. There is for duty, but there is not for flag.

Mr. Crosby: I do not mean to cast any aspersions on the Marine Administration, but quite frankly, that is like going after an elephant with a fly-swatter. In the first place those measures will not prevent—or will not make it even difficult for—foreign vessels to be used in the offshore activity. In fact, I am not even certain that the duty that would be paid on a foreign-service vessel would not be in fact eventually paid for by Canadian taxpayers, because it would simply be included in the cost of operating that vessel in conjunction with an exploration program. The subsidy of 80% that is eventually paid to the operator of that exploratory program under PIP, the Petroleum Incentive Program, would actually pay for that. I am not saying that that is the case but those are the kinds of problems I am referring to.

• 1135

What I would like to say to you in this forum is, cannot the various government departments and agencies get together? There is absolutely no need for these small service vessels to be built in Korea, brought to Canadian waters, used in a Canadian petroleum exploration, paid for by the Canadian public through the Petroleum Incentive Program.

It may not be directly the responsibility of the marine administration but surely to God somebody can stand up and say, what in the name of heavens are all these vessels plying our waters when we have similar vessels at dock side in

[*Translation*]

l'époque était en trois volets. L'un portait sur la subvention accordée pour les navires construits au Canada; et bien sûr cela ne relève pas du ministère du Transport. L'autre portait sur l'imposition de droits dans le domaine *offshore* jusqu'à la limite de 200 milles. Le troisième volet portait sur l'extension du cabotage et je pense que c'est la Partie XV de la Loi sur la marine marchande du Canada. Evidemment pour l'instant, la loi touchant au cabotage ne s'applique que dans la limite de 12 milles.

Certaines de ces initiatives ont déjà été mises en oeuvre par l'introduction d'une première motion de voies et moyens en juin laquelle fut réintroduite au cours de la session actuelle du Parlement; et je crois aussi par un projet de loi adopté en première lecture, Douanes et accise ont également un rôle à jouer dans le domaine *offshore*. Donc présentement tout navire battant pavillon étranger et venant de l'extérieur est assujetti à des droits en vertu de ce régime. Ce qui n'a pas encore été fait et ce que le gouvernement n'a pas encore terminé dans cet ensemble, c'est l'extension de la Loi sur le cabotage à la zone de 200 milles marins; dans les limites territoriales traditionnelles du Canada, cette mesure législative sur le cabotage introduit un mécanisme de filtrage en vertu duquel la Commission canadienne des Transports étudie la disponibilité de navires canadiens pour des tâches qui ont pu être confiées à des navires étrangers et la commission doit s'assurer qu'aucun navire canadien n'est disponible. Pour l'heure, d'ici à ce que la Loi sur le cabotage soit modifiée, il n'y a aucun moyen légal de filtrer, si vous voulez, les navires qui participent à l'avitaillement en mer. La loi ne fait que prévoir des droits, mais ne fait aucune distinction de nationalité.

M. Crosby: Je ne veux pas discréditer l'administration maritime, mais franchement, cela revient à s'attaquer à un éléphant avec un tue-mouches. Premièrement, ces mesures n'empêcheront pas l'utilisation de navires étrangers pour l'avitaillement en mer ou ne leur rendront même pas la chose difficile. En fait, je ne suis même pas sûr si les droits payés par un navire avitailleur étranger ne le seront pas en fait par le contribuable canadien car cela serait simplement inclus dans le coût d'exploitation du navire en conjonction avec un programme de prospection. Ils seraient en fait payés à même la subvention de 80 p. 100 qui est accordée au prospecteur dans le cadre du programme d'encouragement du secteur pétrolier. Je ne dis pas que c'est ce qui se passe, mais voilà le genre de problèmes qui me préoccupent.

Pourquoi les différents ministères et organismes du gouvernement ne peuvent-ils pas coordonner leurs efforts? Il n'y a absolument aucune raison pour que ces petits navires avitailleurs soient construits en Corée, utilisés dans un programme de prospection pétrolière canadienne dans les eaux canadiennes, et payés par le contribuable canadien par le truchement du programme d'encouragement du secteur pétrolier.

Peut-être n'est-ce pas là la responsabilité directe de l'administration maritime, mais sûrement quelqu'un devrait faire preuve de courage, et demander pourquoi ces navires étrangers sont utilisés au large de nos côtes, quand nous avons des

[*Texte*]

Halifax harbour and other places. I believe in free international trade and I believe Canada should maintain a competetive position to enable us to engage in international trade, but when you are talking about an oil exploration program 80 miles off the coast of Nova Scotia basically paid for by the Canadian taxpayers, and it is being used to fund marine construction in Korean shipyards and to pay foreign seamen, it gets to be a little ridiculous. Not to cast any blame on Mr. Allan or your colleagues but to say, for God's sake will somebody look into this and find out what is going on. If I am wrong and there are not any vessels available for use in the trade; if we have to get the vessels built in Korea and you cannot build them in Ferguson or Halifax shipyards, okay, that is fine, but do not let it go by default. Canadians are going to spend $4.7 billion in offshore exploration grants over a three- or four-year period, and by God it is all going to end up in South Korea, in New York and every place except Halifax Nova Scotia if we allow these things to continue. I realize it is a government policy, but surely to God it has to start with somebody who at least knows what is out there and what the hell they are doing.

The Chairman: If I had the record in front of me, Mr. Crosby I would quote Mr. Nowlan to you. I am not sure it is fair to ask these officials to comment on that particular question. However I will not preclude them from commenting if any of the witnesses wish to do so.

Mr. Forrestall: Just answer the questions I put on the order paper once in a while; maybe we would have some progress.

The Chairman: Mr. Brennan.

Mr. Brennan: Mr. Chairman, I would suggest that the filtering mechanism which is in place for the conventional coasting trade, and this is not the offshore of course, has been pretty effective over the years. Participation of foreign flag vessels in the conventional coasting trade has gone steadily downwards over the last decade. What I was saying earlier is that this same filtering mechanism cannot be used on the offshore because the law simply does not allow it. The government has announced its intention to make changes to the law, so that filtering mechanism will come into place and that the Canadian Transport Commission will be able to look at the availability of Canadian vessels when someone applies to bring a foreign flag vessel in, and we will be able to say, no; you must use that Canadian vessel. It is not in place yet.

Mr. Crosby: I am sorry, Mr. Chairman, you..

The Chairman: It is past time.

Mr. Crosby: No. I do not even want any more time but I want to respond here on a point of order.

Does not the Canadian Coast Guard say who can go into the offshore? You just cannot arrive up to the *vinland* in a service vessel and start loading supplies. You people, you have to get permission.

[*Traduction*]

bateaux semblables à quai à Halifax et ailleurs. Je suis bien sûr en faveur du commerce international libre, et le Canada devrait certainement rester compétitif sur ce marché, mais il me semble ridicule qu'un programme de prospection pétrolière à 80 milles de la côte de la Nouvelle-Écosse, qui est en fait payé par le contribuable canadien, soit utilisé pour financer la construction navale en Corée et pour payer leurs équipages étrangers. Je ne veux accuser ni M. Allan ni aucun de vos collègues, mais pour l'amour du ciel, qu'on fasse enquête à ce sujet, pour savoir ce qui se passe. Si j'ai tort, et qu'en fait il n'y a aucun navire canadien capable de faire ce travail; si on ne peut construire ces navires dans les chantiers navals de Fergusson ou de Halifax, et qu'on doive les construire en Corée, très bien, mais il ne faut pas déclarer forfait avant d'engager la partie. Les Canadiens vont dépenser 4.7 milliards de dollars en subventions pour la prospection hauturière sur une période de trois à quatre ans, et à ce rythme, tout cet argent aboutira en Corée du Sud, à New York, ou ailleurs, sauf à Halifax, en Nouvelle-Écosse, si on ne fait pas quelque chose. Je sais bien qu'il s'agit d'une politique du gouvernement, mais sûrement il faut qu'il y ait quelqu'un qui sache ce qui se passe et sur quelle voie nous nous engageons.

Le président: Monsieur Crosby, si j'avais le procès-verbal pertinent devant moi, je vous citerais M. Nowlan. Je doute que ce soit juste de demander aux fonctionnaires de répondre à cette question. Toutefois, je les laisserai bien faire s'ils le désirent.

M. Forrestall: On n'a qu'à répondre aux questions que je place au Feuilleton de temps en temps, alors peut-être y aurait-il quelque progrès.

Le président: Monsieur Brennan.

M. Brennan: Monsieur le président, je pense que le mécanisme de filtrage qu'on a utilisé depuis plusieurs années pour le cabotage traditionnel, qui ne comprend pas l'avitaillement en mer, a été assez efficace. Au cours des dix dernières années, la présence de navires étrangers dans le commerce de cabotage traditionnel a diminué régulièrement. Plus tôt, je disais justement que ce même système de filtrage ne peut être utilisé pour l'avitaillement en mer, car la loi l'interdit. Le gouvernement a déjà annoncé son intention de modifier la loi, afin que ce mécanisme de filtrage puisse être utilisé et que la Commission canadienne des transports puisse s'assurer de la disponibilité de navires canadiens, lorsqu'on demande d'utiliser un bateau étranger, et ainsi on pourrait rejeter la demande, et obliger les intéressés à utiliser un bâtiment canadien. Une telle disposition n'existe pas encore.

M. Crosby: Excusez-moi, monsieur le président, vous . . .

Le président: Vous avez déjà dépassé votre temps de parole.

M. Crosby: Non, je ne veux plus de temps je voudrais invoquer le Règlement pour répondre à cette question.

N'est-ce pas la garde côtière qui décide qui peut travailler en haute mer? On ne peut pas tout simplement se présenter sur la côte du Labrador avec un navire avitailleur, et commencer à charger les provisions. Il faut d'abord obtenir une permission.

[*Text*]

The Chairman: Well I think that is a totally different régime but we will let the officials deal with it.

Mr. Allan: That is a regulatory question. That element of it is certainly controlled by the Canadian Coast Guard. If you would like more detail there, Mr. Quail could give you the detailed information.

The Chairman: Mr. Quail.

• 1140

Mr. Quail: Thank you, Mr. Chairman. The situation with respect to safety aspects of the development and the exploration both off Nova Scotia and off Newfoundland, and certainly as well in the Beaufort, is that the exploration company gets their permit for drilling and they submit a development and drilling proposal to EM&R and COGLA, the Canada Oil and Gas Lands Administration. If there are foreign-flag rigs and foreign-flag ships, there are requirements which we undertake on behalf of COGLA to ensure that the rigs and the ships which are out there, notwithstanding the flag, in essence, meet the standards which are in place, the international maritime standards for offshore development drilling units.

The Chairman: Mr. Quail, before you get any further, could I ask you please to define COGLA and not to use an acronym. It is for the purposes of the record, so the record will be clear.

Mr. Quail: Okay. So it is in the sense that we are in support of the Canada Oil and Gas Lands Administration, whereby we inspect the foreign-flag rigs and the foreign-flag vessels with respect to matters dealing with ship safety, let us call it. It is in that sense that the Canadian Coast Guard gets involved in looking at the operations on the regulatory hat, if you wish.

That is separate from what Mr. Brennan was talking about in terms of where the flag comes from. The same sort of thing happens whenever we have some of our Canadian-flag jack-up rigs to go to other countries. We are responsible for the safety of those even though they are not in Canadian waters, but undoubtedly they get inspected by various regulatory régimes of other administrations whenever they are drilling somewhere in the world.

The Chairman: Thank you, Mr. Crosby. I was not trying to be argumentative there. Probably I should have expressed myself more clearly in that my understanding was that the Coast Guard was responsible for safety regulation, not the regulation with regard to what flag it carries. I do not disagree with your point at all. If we can have more Canadian flags there, so much the better.

Mr. Crosby: You have to start with an assessment of what is out there now, though, and why they are there.

The Chairman: Yes, yes. Thank you, Mr. Crosby.

Mr. Manly.

Mr. Manly: Thank you, Mr. Chairman. I would like to address some questions regarding the Pacific coast.

First of all, dealing with the whole question of sewage discharge from small craft, both pleasure and commercial, I

[*Translation*]

Le président: Il s'agit là d'un régime tout à fait différent, mais je permettrai aux fonctionnaires de répondre.

M. Allan: C'est une question de règlement justement. Certainement, cet aspect est contrôlé par la garde côtière canadienne. Si vous permettez, M. Quail pourrait donner plus de renseignements à cet égard.

Le président: Monsieur Quail.

M. Quail: Merci, monsieur le président. Pour ce qui est de la sécurité en matière de développement et de prospection au large de la Nouvelle-Écosse et de Terre-Neuve aussi bien qu'en mer de Beaufort, la société d'exploration doit d'abord obtenir son permis de forage, et soumettre au ministère de l'Energie, des Mines et des Ressources, aussi bien qu'à l'APGTC, l'Administration du pétrole et du gaz des terres du Canada, un projet de forage et de développement. Si la société doit utiliser des plates-formes de forage ou des navires étrangers, nous devons nous assurer pour le compte de l'APGTC, que ces plates-formes et ces navires, quel que soit leur pays d'origine, sont conformes aux normes maritimes internationales prévues pour toute installation de forage en haute mer.

Le président: Monsieur Quail, avant de continuer, pourriez-vous nous expliquer le sigle l'APGTC et éviter d'utiliser des acronymes. Il faut que tout soit clair aux fins du procès-verbal.

M. Quail: Certainement. Nous assistons l'Administration du pétrole et du gaz des terres du Canada en inspectant toute plate-forme ou navire étranger en ce qui concerne la sécurité du bâtiment. Voilà comment la Garde côtière canadienne participe aux opérations, en matière de règlement.

Cela rien à voir avec ce que M. Brennan disait au sujet de l'origine des navires. Nous faisons la même chose pour les plates-formes auto-élévatrices canadiennes en partance pour d'autres pays. Nous demeurons responsables de la sécurité de ces plates-formes, même si elles ne sont pas dans les eaux canadiennes, et sans doute elles sont inspectées par différents organismes de réglementation des pays où elles sont installées.

Le président: Merci, monsieur Crosby. Je n'essayais pas de provoquer une controverse. Peut-être aurais-je dû m'exprimer un peu plus clairement, pour vous dire que la Garde côtière est responsable de la réglementation de la sécurité, et non pas de la réglementation visant l'origne des navires étrangers. Je ne suis pas du tout en désaccord avec vous. Plus on utilisera de navires canadiens, mieux cela vaudra.

M. Crosby: Il faut d'abord analyser la situation puis se demander pourquoi ces navires étrangers sont utilisés.

Le président: Oui bien sûr. Merci, monsieur Crosby.

Monsieur Manly.

M. Manly: Merci, monsieur le président. Toutes mes questions concernent la côte du Pacifique.

Je voudrais parler tout d'abord de la question du déversement des eaux-vannes des petits bateaux commerciaux et de

[*Texte*]

understand there have been inter-agency meetings between federal and provincial officials, trying to get some regulations in place which would deal with this. My understanding is that, with regard to pleasure craft, it was felt this could be dealt with best through the Fisheries Act and the Department of Fisheries and Oceans, but that with regard to commercial craft there was a Department of Transport involvement. There was hope that some sections of the MARPOL agreement would come into effect in 1983 or 1984.

I wonder if you could bring us up to date on what is happening with this inter-agency meeting on British Columbia.

The Chairman: Mr. Allan.

Mr. Allan: Yes, indeed, the MARPOL question is under consideration. Rand, would you have some comments to make with respect to the commercial elements of it?

The Chairman: Mr. Quail.

Mr. Quail: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Manly, I have two points, and maybe I will deal with pleasure craft first. We have been involved with some discussions with our colleagues in the Department of Fisheries and Oceans and the Department of the Environment, and we have also been meeting with the province with respect to the sewage disposal regulations on the west coast. I do not have the latest status of play and discussions, if you wish, as a result of the outcome of those meetings, but they have been ongoing for some time now. If you wanted something further on that, I would have to undertake to provide it, Mr. Chairman.

Mr. Manly: I would appreciate that.

Mr. Quail: The second one deals with MARPOL. Certaily, we are looking at becoming a signatory to MARPOL, to the international convention underneath the International Maritime Organization. In order to put that fully into effect, it will require some look at the Canada Shipping Act amendments. Notwithstanding that, as an administration, we are looking at attempting to put MARPOL into place, commencing early in the 1984 season.

• 1145

There are some aspects of that which deal with discharge from ships. We have draft regulations which have been completed. The draft regulations have been circulated to industry. They have also been circulated to the United States, in terms of—I am not sure if circulated is the right word. We have had discussions with the United States, so that we would ensure that we had some compatibility between us and them, because of our contiguous waters across Canada—the Great Lakes, west coast, east coast, etc.

At the last meeting of the Maritime Safety Advisory Committee, we did discuss in detail with the users the MARPOL regulations. We are looking at putting those into place as soon as we can. I am not sure if I have the date when we will have that or not. I could look, if you wish.

[*Traduction*]

plaisance. Selon mes renseignements, il y a eu des rencontres entre les différents fonctionnaires fédéraux et provinciaux des organismes responsables, afin d'établir une réglementation à cet égard. Apparemment, en ce qui concerne les bateaux de plaisance, on a pensé que le règlement devrait être pris en application de la Loi sur les pêches, et administré par le ministère des Pêches et Océans, mais que le ministère des Transports devrait assurer la réglementation des navires commerciaux. On avait espéré aussi que certaines dispositions de l'entente MARPOL (politique maritime) entreraient en vigueur en 1983 ou 1984.

Pourriez-vous nous donner des renseignements sur cette réunion qui a eu lieu en Colombie-Britannique.

Le président: Monsieur Allan.

M. Allan: Certainement. Effectivement on a discuté de la question de l'accord MARPOL. Rand, pourriez-vous nous parler de l'aspect commercial de cette entente?

Le président: Monsieur Quail.

M. Quail: Merci, monsieur le président.

Monsieur Manly, je toucherai à deux sujets, en commençant par les bateaux de plaisance. Nous en avons déjà discuté avec nos collègues du ministère des Pêches et Océans et du ministère de l'Environnement, et nous avons eu des rencontres avec la province au sujet de la réglementation du déversement des eaux-vannes sur la côte ouest. Je ne connais pas les toutes dernières nouvelles concernant ces réunions, mais elles durent depuis déjà quelque temps. Si vous voulez plus de détails, je me ferai un devoir de vous les envoyer, monsieur le président.

M. Manly: Je vous en serais reconnaissant.

M. Quail: Maintenant au sujet de la politique maritime. Nous avons tout à fait l'intention de signer l'entente MARPOL, le protocole international conclu sous les auxpices de l'Organisation maritime internationale. Pour mettre ce protocole en application, il faudra bien sûr modifier la Loi sur la marine marchande du Canada. Notre administration essaiera de mettre en application le protocole MARPOL dès le début de la saison 1984.

Il y a dans cette entente certaines dispositions concernant le déversement des eaux-vannes des navires. Nous avons maintenant terminé la rédaction d'un projet de règlement, que nous avons distribué aux exploitants. Nous l'avons aussi distribué aux États-Unis, ce n'est peut-être pas tout à fait juste de dire cela puisque nous avons eu des discussions avec les États-Unis, afin de nous assurer que le règlement était compatible avec leurs règlements, étant donné les eaux contiguës que partagent les deux pays: les Grands lacs, la Côte Est, la Côte Ouest, etc.

A la dernière réunion du Comité consultatif sur la sécurité maritime, nous avons discuté en détail le règlement de MARPOL avec les usagers. Nous espérons le mettre en place aussi tôt que possible. Je ne saurais vous donner une date précise. Je peux quand même essayer de la trouver.

[*Text*]

Mr. Manly: If you could let me know, I would appreciate that.

Mr. Quail: Okay.

Mr. Manly: Further to that, one of the problems with having holding tanks for a lot of the coastal vessels, especially the smaller ones, is the lack of any system of pumping stations at marinas and DOT facilities. Whose responsibility is it to provide such pumping stations for sewage holding tanks? Has the department any responsibility here? Or who would have that responsibility, if not your department?

The Chairman: Mr. Quail.

Mr. Quail: Mr. Chairman, at the present time, under the Canada Shipping Act, we would have no legislative power to require anybody to put in reception facilities. Certainly, in the document that we have been discussing with people across the country, with respect to our proposals for the amending of the Act, we do have a proposal whereby in the drafting of the new legislation we would put enabling legislation into place, which would allow for requiring people, organizations, agencies—whatever you wish—to have reception facilities. But at the moment, the Minister of Transport and his officials, or Coast Guard, or whatever you wish—there is no enabling legislation that would allow him to direct somebody to put in reception facilities.

Mr. Manly: Can you indicate where the draft legislation is right now? Will it be presented to the House in the near future?

Mr. Quail: We have put a paper together, in terms of our proposal. We have had meetings across the country with interested parties. I believe at the last occasion when the Minister met—I thought we had tabled that particular document. Certainly, it is a public document and we would be pleased to make it available to you, which sets out, under 28 headings, the areas that are being proposed for amendment.

As a result of our consultation meetings with interested groups across the country, we are rapidly coming to a completion, and we would be hoping to submit a recommendation to the Minister in the near future.

Mr. Manly: Thank you.

Last month, there was the transport of some toxic wastes from Alaska to Seattle, through the inland waters of British Columbia. When we made inquiries, we were led to understand that there were no effective regulations covering this and, in fact, not even prenotification was required for the transport of such wastes through our waters. Could you comment on this, and give us any updated information, please.

Mr. Quail: Mr. Chairman, I think you are referring to the barge transit from Alaska down into the United States. Certainly, at that particular point in time, there was no requirement to specifically report the carriage of that goods through the area.

• 1150

Since that time we have put out, by way of a notice to mariners, that all ships transiting through the Vessel Traffic

[*Translation*]

M. Manly: Oui, j'aimerais bien le savoir.

M. Quail: Très bien.

M. Manly: Il y a une autre difficulté au sujet des réservoirs sur les petits caboteurs, surtout les plus petits, car il y a très peu d'installations de vidange, de ces réservoirs dans les ports de plaisance, ou dans les installations du ministère des Transports. Qui est responsable d'assurer des stations de pompage pour vider ces réservoirs septiques? Le ministère en est-il responsable? Et si ce n'est pas vous, alors qui?

Le président: Monsieur Quail.

M. Quail: Monsieur le président, en ce moment, sous le régime de la Loi sur la marine marchande du Canada, nous ne tenons pas de la loi le pouvoir d'obliger quiconque à installer des stations de vidange. Bien sûr, dans le projet de modification de la Loi, que nous avons discuté avec différents groupes à travers le pays, nous avons proposé une disposition habilitante, qui nous permettrait d'obliger certaines personnes et organismes d'installer ces stations de vidange. Toutefois, en ce moment, ni le ministre des Transports, ni ses hauts fonctionnaires, ni la Garde côtière, n'ont les pouvoirs nécessaires pour obliger quiconque à installer ces stations

M. Manly: Où en est ce projet de loi? Sera-t-il déposée en Chambre prochainement?

M. Quail: Nous avons publié un document de travail à ce sujet. Nous en avons discuté partout au pays avec les groupes intéressés. La dernière fois que le ministre a rencontré . . . nous avons déposé ce document. De toute façon, c'est un document public que nous pouvons vous faire parvenir, et qui expose, sous 28 rubriques, nos propositions de modification de la Loi.

Suite à nos consultations avec les groupes intéressés, nous avons pu procéder très rapidement, nous espérons pouvoir faire une recommandation définitive au ministre très prochainement.

M. Manly: Merci.

Le mois dernier, il y a eu un cas de transport de rebuts dangereux de l'Alaska à Seattle, par les eaux intérieures de la Colombie-Britannique. Nous avons appris au cours de notre enquête qu'il n'y avait aucun règlement en la matière et qu'en fait, aucun avis préalable n'était requis pour le transport de ces matières dangereuses par nos eaux intérieures. Pourriez-vous nous donner une mise à jour à ce sujet, s'il vous plaît.

M. Quail: Monsieur le président, il doit s'agir du déplacement de barges de l'Alaska vers les États-Unis au Sud de nos frontières. À l'époque, il n'y avait effectivement aucune obligation d'aviser le Canada du transport de telles matières dangereuses sur nos eaux.

Depuis, nous avons averti tous les bateaux qui utilisaient le système de direction du trafic maritime de la côte ouest de

[*Texte*]

Management Systems in the West coast are required to report on where they are coming into the system and how far out, and so on. It has been set down into a notice to mariners requiring them to report on any dangerous goods they have on board. Notwithstanding that, I would point out that we did go back, though, because this was an international ship—it had international certification; it was registered in the United States—and verify, prior to the ship entering the system, in fact, that it had been properly surveyed by the appropriate United States agency—I should be careful which agency in the United States did do the certification—and that it was properly packaged according to international standards. That was confirmed.

Mr. Manly: Thank you.

Several months ago I submitted some questions to the order paper regarding anchorages for foreign vessels. These were answered on December 7, 1982. In response to my first question of how many designated anchoring places for foreign vessels are in the Strait of Georgia and adjoining channels, the answer points out that there are no anchorage areas specifically designated by regulation in the Strait of Georgia, etc. It says that in addition to the NHB at Vancouver Harbour and Nanaimo Harbour, there are at least eight other areas which are not officially designated but are commonly used for anchorage, such as Houston Passage, Cowichan Bay, Ladysmith Harbour, Trincomali Channel, Pylades Channel, Plumper Sound, Squamish, and Chemainus. And then it says that other suitable anchorages may also be used by ships at their discretion. It is this last sentence that I would like some clarification on: other suitable anchorages may also be used by ships at their discretion.

Now, when you have designated anchoring spots and then others that are commonly used, and then you say that others may be used by ships at their discretion, it seems to indicate that the whole coast is wide open and ships can basically anchor at any point that suits their fancy.

The Chairman: Before I go to the officials for the answer, Mr. Manly, I was distracted for a moment. Did you identify the paper from which you were quoting?

Mr. Manly: Yes. Questions on the order paper that were answered December 7, 1982.

The Chairman: Okay. Thank you.

Mr. Quail.

Mr. Quail: Thank you, Mr. Chairman. The management, if you wish, of vessel traffic services on the West coast would include the question of anchorages. And in this discussion I would take away the point of an emergency anchorage. If somebody has a difficulty, he must go to anchorage; he has no alternative. Let us move that off the table as part of the discussion.

Then I think the other point would be that there is a system in place which is run from our traffic centre in either Tofino or Cap 100, whereby we manage the movement of the traffic on

[*Traduction*]

nous informer de leur entrée dans le système, de la distance du voyage, etc, et de toute matière dangereuse transportée à bord. N'empêche que nous avons retracé le mouvement de ce bateau qui avait un brevet international et qui était immatriculé aux États-Unis, afin de vérifier si avant d'entrer dans notre système de direction, il avait été inspecté par l'autorité américaine compétente—il y a lieu d'être prudent pour ce qui est de savoir quel organisme américain a délivré le brevet—et pour assurer que les matières dangereuses étaient proprement emballées selon les normes internationales. Tout était dans l'ordre.

M. Manly: Merci.

Il y a plusieurs mois, j'ai fait inscrire certaines questions au Feuilleton concernant le mouillage des navires étrangers. On m'a répondu le 7 décembre 1982. En réponse à ma première question concernant le nombre de mouillages prévu pour les navires étrangers dans le détroit de Georgie, et dans les chenaux avoisinants, on m'a dit qu'il n'y avait aucun mouillage expressément désigné par règlement dans le détroit de Georgie, etc. On m'a dit aussi qu'en plus des installations de la Commission des ports nationaux dans les ports de Vancouver et de Nanaimo, il y avait au moins huit autres emplacements qui ne sont pas officiellement désignés, mais qui servent normalement de mouillages, tels la Passe de Houston, la Baie de Cowichan, le port de Ladysmith, le chenal Trincomali, le chenal Pylades, le bras de mer Plumper, Squamish et Chemainus. Mais on m'a aussi répondu que d'autres mouillages convenables pouvaient être utilisés par les navires à leur gré. C'est cette dernière phrase qui exige un éclaircissement: d'autres mouillages convenables peuvent aussi être utilisés par les navires à leur gré.

Or, si vous avez désigné des mouillages, qu'il en existe d'autres qui sont souvent utilisés, et qu'ensuite vous disiez que les navires peuvent utiliser à leur gré d'autres mouillages, il me semble que cela permettrait à un navire de mouiller où bon lui semble sur la côte.

Le président: J'ai été distrait pour un moment, monsieur Manly, et avant de céder la parole aux témoins, pourriez-vous identifier le document que vous avez cité?

M. Manly: Oui, il s'agit de questions inscrites au Feuilleton et auxquelles on a répondu le 7 décembre 1982.

Le président: Très bien, merci.

Monsieur Quail.

M. Quail: Merci, monsieur le président. Bien sûr, les services de direction du trafic maritime pour la côte ouest englobent aussi la question des mouillages. Il faut écarter toutefois, le mouillage d'urgence. Si un navire a quelque difficulté, il doit jeter l'ancre, il n'a pas le choix. Il faut donc écarter cette catégorie de la discussion.

Notre centre de Tofino ou de Cap 100 dirige le trafic pour toute la côte ouest, du nord de l'île jusqu'au sud. Les navires sont obligés de signaler leur position lorsqu'ils passent par

[*Text*]

all of the West coast, from the top of the island down. That is set up by way of a requirement for ships to call in at specific points; that they address themselves to their destination, also now their cargo, and what their intended routes are. Under that management, if in fact the vessel said that its destination would be Vancouver Harbour and there was no room in Vancouver Harbour, then there would be a decision made as to where the ship would have to go to anchor. We are not specific and say you must go to anchor at that actual spot, there is some discretion with respect to that general area. That is left with the master of the ship under his responsibilities for safety of his ship and safety of his crew.

I forget the exact wording you used in the question with respect to he has discretion to go to anchor. I would put that in the context of, going back to what I said previously, what would be an emergency situation. If he gets into an emergency situation, then the master of the ship, if he believes his ship or his crew is at risk, has the discretion to go to anchor in a safe anchorage. In my view, we would then have that tracked in the vessel traffic service so we would know something had come up if he did not meet his next ETA. We would then be in a positon as well to advise other ships in the area that we have a potential problem in that area and to proceed with care or move around or whatever.

• 1155

The Chairman: That is your time. I will give you a chance for one brief final question.

Mr. Manly: All right. I have been receiving a great many complaints from constituents in the Gulf Islands areas, which are fairly well built up but are not organized in any kind of municipality. Whereas ports such as Vancouver or harbours such as Nanaimo or Ladysmith are able to have by-laws affecting the activities anchored ships engage in, there are no such by-laws which could be made to protect the people who live in the Gulf Islands. They suffer a great deal from both visual and noise pollution and from the activities these ships are engaging in, and there is an increasing number of these ships anchoring in that area continuously.

I wonder if there is any possibility of regulations' being tightened up to prohibit some of the chipping and other activity which takes place when these ships are anchored, and if there could be any possibility of giving some jurisdiction to the local people over the waterways which surround their homes.

The Chairman: Mr. Quail.

Mr. Quail: I guess I would respond to that, Mr. Chairman, by saying we are aware of the concerns which have been raised by the people in the area with respect to smoke problems, noise problems and some concerns dealing with garbage. We have attempted to exercise our responsibilities underneath vessel traffic service situations to limit, to the degree possible, where we put ships to anchor.

Having said all that, at this point in time we have not looked at any further new regulations other than the enforcement

[*Translation*]

certains endroits. Ils doivent déclarer leur destination, leur cargaison, et l'itinéraire qu'ils entendent emprunter. Selon ce système, si le navire avait pour destination le port de Vancouver et que celui-ci fût comble, alors on prendrait une décision quant au mouillage que le navire utiliserait. On ne l'oblige pas à aller à un point précis, mais désigne plutôt une région. Alors c'est au capitaine du navire de décider de l'endroit précis, en tenant compte de ses responsabilités pour la sécurité de son navire et de son équipage.

Je ne me souviens pas du libellé exact de votre question au sujet de la latitude dont jouit le capitaine. Il me semble qu'elle s'applique seulement en cas d'urgence. Si le capitaine se trouvait dans une situation d'urgence, et s'il croyait son navire ou son équipage en danger, il pourrait jeter l'ancre n'importe où. A mon avis, nous aurions pu le suivre dans le cadre du service de surveillance de la navigation, de sorte que s'il n'arrive pas à la date prévue, nous savons qu'il s'est passé quelque chose. À ce moment-là, nous pouvons également informer les autres bâtiments qui sont dans le même secteur de l'éventualité d'un problème et leur enjoindre d'être prudents ou de se dérouter.

Le président: Vous en avez terminé, mais je vais vous permettre une dernière petite question.

M. Manly: Parfait. J'ai reçu énormément de plaintes provenant d'électeurs de la région des îles du Golfe, une région comme vous le savez relativement peuplée mais qui ne comporte encore aucune municipalité. Les ports comme Vancouver, Nanaimo ou Ladysmith ont pu faire passer des arrêtés municipaux réglementant les activités des bâtiments à l'ancre, mais dans la région des îles du Golfe, il n'y a aucune réglementation semblable susceptible de protéger les habitants. Ainsi, ces gens souffrent beaucoup de la pollution visuelle et sonore attribuable aux activités de ces navires, et ceux-ci sont de plus en plus nombreux à y aller ancrer.

Pourriez-vous me dire s'il ne serait pas possible de resserrer un peu la réglementation de manière à pallier une partie de ces problèmes attribuables aux navires à l'ancre? Ne serait-il pas possible également de déléguer aux habitants de ces îles une partie de la juridiction relative aux eaux navigables avoisinantes?

Le président: Monsieur Quail.

M. Quail: Je me dois, je crois, monsieur le président, de répondre en disant que nous sommes au courant des problèmes, de fumée et de bruits notamment, de déchets aussi, dont sont victimes les gens de cette région. Nous avons essayé d'assumer nos responsabilités dans les situations de ce genre et dans le cadre du service du contrôle de la navigation afin de les limiter dans toute la mesure du possible aux secteurs de mouillage.

Cela dit, pour l'instant, nous n'avons pas envisagé de nouvelle réglementation, si ce n'est évidemment le fait que

[*Texte*]

with respect to the smoke side of the game, with respect to the dumping of garbage and things of that nature, attempting within the resources we have to enforce those regulations. That is where we are at the moment, Mr. Manly.

The Chairman: Thank you, Mr. Manly.

Mr. Laniel.

Mr. Laniel: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: I would propose to adjourn at 12.15 p.m.

Mr. Laniel: I will be finished well in advance of that time, Mr. Chairman.

I have different questions. One is related to flooding and to ice breaking in relation to the different bridges in the Montreal area. I am always asking myself why the federal government ever got involved in the ownership or the building of the Jacques-Cartier Bridge, and after that mistake and all that debate of 1962, why we furthered that by involving ourself in the Champlain Bridge.

But next to the Champlain Bridge, there is an *estacade* there. We call it that in French; I do not know what the English word for it is. Has that *estacade* ever been useful as far as preventing flooding is concerned? It was built for the purpose of preventing flooding of the Ste. Hélène and Expo islands, and it does not seem to be in operation in any way. The piers are there, and nobody seems to work. I hardly see any movement of booms there through all the ice and all that. Is that in operation? Do we operate that? Does it belong to the province or to Transport Canada?

Mr. Allan: I would ask Mr. Quail to answer.

The Chairman: Mr. Quail.

Mr. Quail: Thank you, Mr. Chairman.

The ice retention structure was built prior to Expo as a preventative measure with respect to the management of ice to ensure that we would not find ourselves in a position where we could have potential flooding of the Expo site. That is when we did the original construction, prior to that. Following a number of years of the closure structure, if you wish, we undertook some studies about four years ago to look at what had happened in the past. We had looked at our historical records; the region looked at the way in which ice had formed over the period of years during which we had that particular structure in place and came to the conclusion that there was no need to do any further setting out of the booms. Remember they used to hang below the structure during the winter? That was not necessary to prevent any flooding and ice buildup and things of that nature. In essence what you now have is a structure that in that sense we do not operate. It is there, we maintain it but we do not operate it the way we used to operate it, if you wish, by the assigning of resources to it. We had people actually assigned to follow the operation during the winter. We do not do that any more because of the experience we gained with the

[*Traduction*]

nous entendons faire respecter la réglementation en matière de fumée, en matière de décharges de déchets, etc., et nous avons essayé de le faire compte tenu des ressources dont nous pouvons disposer. Voilà où nous en sommes pour l'instant, monsieur Manly.

Le président: Merci, monsieur Manly.

Monsieur Laniel.

M. Laniel: Merci, monsieur le président.

Le président: Je propose de lever la séance à 12h15.

M. Laniel: J'aurai fini bien avant cela, monsieur le président.

J'aurais deux questions à poser. La première porte sur la prévention des inondations et les activités des brise-glace pour les différents ponts de la région de Montréal. Je ne parviens jamais à m'empêcher de me demander pourquoi le gouvernement fédéral avait résolu d'assumer la copropriété ou de participer à la construction du pont Jacques-Cartier et, après avoir commis cette erreur et après tout le bruit que cela avait fait en 1962, pourquoi nous avons renchéri avec le pont Champlain.

Quoi qu'il en soit, à proximité du pont Champlain, il y a une estacade, c'est le terme français et j'ignore l'équivalent anglais. J'aimerais savoir si cette estacade a vraiment servi à empêcher des inondations car c'est la raison pour laquelle elle avait été construite. Il s'agissait d'empêcher l'inondation de l'Ile Ste-Hélène et des îles de l'Exposition, mais il ne me semble pas qu'elle soit fort utile. Les pieux sont là, mais il ne semble y avoir aucune activité. Les estacades flottantes ne semblent pas apparentes au milieu des glaces. Est-ce que cela fonctionne? Est-ce que nous faisons quelque chose? Est-ce que cela relève de la province ou de Transports Canada?

M. Allan: Je vais demander à M. Quail de répondre à cette question.

Le président: Monsieur Quail.

M. Quail: Merci, monsieur le président.

Cette structure destinée à retenir les glaces avait été construite avant l'Exposition et il s'agissait d'une mesure de prévention contre l'englacement qui avait pour but d'éviter une éventuelle inondation du site de l'Exposition. C'est donc avant l'Exposition que nous avions fait ces travaux. Après plusieurs années, nous avons décidé il y a environ quatre ans de voir comment la situation avait évolué par le passé. Nous avons consulté nos dossiers historiques, nous avons étudié la formation des glaces depuis que cette structure est en place, et nous sommes parvenus à la conclusion qu'il n'était plus nécessaire de descendre l'estacade. Vous vous en souvenez peut-être, elle était suspendue sous la structure pendant l'hiver? Nous nous sommes aperçu que ce n'était pas nécessaire pour prévenir les inondations et les embâcles, par exemple. Bref, voilà une structure que nous n'utilisons plus. Elle existe, nous l'entretenons mais nous ne l'utilisons plus comme auparavant, c'est-à-dire qu'elle ne sert plus activement. Quand elle servait, il y avait des gens qui étaient chargés de son fonctionnement pendant tout l'hiver. Nous ne le faisons plus parce que nous nous sommes aperçu qu'en la gardant immobile, en ne la

[*Text*]

structure just leaving it sit as it is as a structure that is integral to the part of the ice formation and the ice régime in the river at that location, without doing any work.

• 1200

Mr. Laniel: Do you mean to say that you have not suffered any flooding in Longeuil or St. Lambert since then?

Mr. Quail: No, I am not suggesting that we have never flooded in that particular area since, or over in the Châteauguay area either. We have had flooding but that structure was designed to prevent sort of a massive buildup of ice coming down from Lac Saint-Louis. In that sense it has been effective. It was not designed to stop all flooding throughout the St. Lawrence area in that particular area.

Mr. Laniel: Well, I guess it is not costing too much for maintenance or operation?

Mr. Quail: No.

The Chairman: What is too much?

Mr. Laniel: Anyway, I am satisfied, Mr. Chairman.

The Chairman: If you are, I am.

Mr. Laniel: My next question concerns the different pilotage authorities that operate under specific laws. What is the relation of the Transport department with the different pilotage authorities? Are they completely independent? Do you have any influence on the rates that are charged? We were told when Mr. O'Neil was here from the St. Lawrence Seaway Authority that for a ship to go through the full seaway to Lake Superior costs from $10,000 to $20,000 for full pilotage. To me that figure seems to be exhorbitant. I know I am not in a position to judge how much that represents on a tonne basis, but at the same time, I ask myself some questions when I see some of the operations in my area. To cover a distance, let us say, from the Beauharnois Locks to the Valleyfield Harbour, you might end up with two pilots because one has to bring it in the locks and then—the time it goes through the locks—this guy will go home by special taxi, prepaid, and he will be replaced within a few hours by another pilot who will take the ship to the Valleyfield Harbour, which will take an hour or an hour and a half or two at the most; then he is paid full day and then he takes a prepaid taxi back home to Montreal. I wonder whether this is of concern to Transport at all or to anybody somewhere, somehow. I am not blaming the authority, but have there been recent studies regarding the operation of those authorities there?

Mr. Allan: Mr. Chairman, yes, indeed, the pilotage authorities, which are all Crown corporation equivalents within the Department of Transport and responsible to the Minister are indeed a concern of the administration. I think I would ask Mr. Brennan if he could enlighten you on the more specific elements of the questions raised with respect to these authorities.

[*Translation*]

bougeant pas, la formation des glaces se faisait tout naturellement à cet endroit-là du fleuve, et qu'il était inutile de la faire fonctionner.

M. Laniel: Vous voulez dire que depuis cette époque, vous n'avez plus jamais eu d'inondations à Longueil ou à St-Lambert?

M. Quail: Non, je ne prétends pas qu'il n'y ait pas eu d'inondations dans cette région depuis lors, et à Châteauguay non plus. Il y a eu des inondations, mais cette structure devait servir à empêcher les embâcles en provenance du lac Saint-Louis. Et, dans ce sens, elle a été efficace. Elle n'avait pas été conçue pour supprimer toutes les inondations du Saint-Laurent dans cette région.

M. Laniel: J'imagine que ça ne coûte pas trop cher à entretenir?

M. Quail: Non.

Le président: Qu'entendez-vous par trop cher?

M. Laniel: De toute façon, monsieur le président, je suis satisfait.

Le président: Si vous l'êtes, moi aussi.

M. Laniel: Je passe maintenant aux diverses administrations de pilotage qui sont régies par plusieurs lois. Quels sont les liens entre le ministère des Transports et les administrations de pilotage? Ces administrations sont-elles complètement indépendantes? Avez-vous une influence sur les tarifs? M. O'Neil de l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent nous a dit lorsqu'il a comparu qu'un navire qui parcourt toute la Voie maritime jusqu'au lac Supérieur doit débourser de 10,000$ à 20,000$ en frais de pilotage. Cela me semble exorbitant. Je sais que je ne suis pas qualifié pour juger ce que cela représente par tonne, mais je ne peux pas m'empêcher de me poser certaines questions quand je vois ce qui se passe dans ma région. Pour aller des écluses de Beauharnois au port de Valleyfield, par exemple, il faut souvent deux pilotes parce qu'il y en a un qui s'occupe des écluses et, lorsqu'elles sont franchies, il est l'heure pour lui de rentrer chez lui en taxi, payé d'avance; quelques heures plus tard, il est remplacé par un autre pilote qui amène le navire dans le port de Valleyfield, ce qui lui prend une heure ou une heure et demie, deux heures au plus; il est payé pour la journée complète puis il prend, lui aussi, un taxi payé d'avance pour rentrer chez lui à Montréal. Je me demande si le ministère des Transports s'inquiète de cette situation, si quelqu'un, quelque part, s'en inquiète. Je ne blâme personne, mais je me demande si le fonctionnement de ces administrations de pilotage a été remis en question récemment?

M. Allan: Monsieur le président, effectivement, les administrations de pilotage sont toutes des sociétés de la Couronne comparables au ministère des Transports et responsables devant le ministre; effectivement, l'administration en est responsable. Je vais demander à M. Brennan de vous donner des détails sur les questions que vous avez posées au sujet de ces administrations.

[*Texte*]

The Chairman: Mr. Brennan.

• 1205

Mr. Brennan: Mr. Chairman, the Pilotage Autorities, of course, are all independent Crown corporations operating under the Pilotage Act, and as such have their own boards. They do their own negotiation with their employees or groups which contract to work with them.

We in the department have a small group of people who act, if you like, as a co-ordinating point, or someone for the Pilotage Authorities to come and talk to—somebody who keeps a watching brief over what they are doing. It is a type of relationship which exists for a number of Crown corporations within the Marine Administration.

But again, under the Pilotage Act, each of those authorities is charged with paying its own way. They are not supposed to come to the government for appropriations, although of course as you can see from the estimates, from time to time they do get into financial difficulties and do have to come for help, because they have no other source of revenue other than the fees which they charge.

But I guess in general we are satisfied that, as far as their operations are concerned, they are working within the terms of the Pilotage Act, which applies today. Having said that, however, it is a concern of ours in the administration to monitor what is going on and to watch some of the trends.

Mr. Laniel: Mr. Chairman, the reason I asked is that we recently received a copy of a study that has been made with respect to the existence of different conferences for Transport Canada. There are identified some complaints or some questions of navigation companies, whether or not such conferences increase the costs or are advantageous on the average.

I wonder, Mr. Chairman, if representatives from the Pilotage Authority have ever come in front of this committee to explain their operation, their effort to impose a fair tariff, and to more or less indicate to us that they do operate in the best interest not only of the authority but also of the users.

The Chairman: I will just answer the part that Mr. Laniel directed to me. To the best of my recollection, since I have been a member of this committee, we have not had a Pilotage Authority appear before us as such. We have, however, in some of our travels as a committee visited some of the Pilotage Authorities. We have been briefed by them and we have put questions to them.

Mr. Brennan.

Mr. Brennan: I think I should point out, Mr. Chairman, that the tariff structures which the Pilotage Authorities have put forward are in fact subject to appeal before the Canadian Transport Commission. There have been appeals in the past where the Pilotage Authorities have tried to put forward an increase in rates which is considered excessive.

[*Traduction*]

Le président: Monsieur Brennan.

M. Brennan: Monsieur le président, les administrations de pilotage sont, bien sûr, des sociétés de la Couronne indépendantes régies par la Loi sur le pilotage. À ce titre, elles ont leurs propres conseils d'administration. Elles négocient indépendamment avec leurs employés ou avec les groupes auxquels elles décernent des contrats.

Au ministère, nous avons un petit groupe chargé de coordonner ou, si vous voulez, de suivre les administrations de pilotage; celles-ci s'adressent à ces groupes lorsqu'elles ont besoin de contacter le ministère. L'Administration du transport maritime entretient des relations semblables avec plusieurs sociétés de la Couronne.

Je le répète, aux termes de la Loi sur le pilotage, chacune de ces administrations doit être financièrement autonome. Elles ne sont pas censées demander des fonds au gouvernement mais il arrive, comme vous le voyez dans le Budget, qu'elles se heurtent à des difficultés financières et qu'elles viennent demander de l'aide parce qu'elles n'ont pas de sources de revenus autres que les droits qu'elles perçoivent.

Cela dit, en règle générale, nous pensons qu'elles respectent les termes de la Loi sur le pilotage qui sont en vigueur actuellement. Nous continuons à surveiller la situation et son évolution.

M. Laniel: Monsieur le président, si j'ai posé cette question, c'est que tout récemment nous avons reçu une étude sur l'existence d'une série de conférences pour Transports Canada. On y trouve des plaintes ou des questions posées par les compagnies de navigation qui se demandent si ces conférences font augmenter les coûts ou si, dans l'ensemble, elles sont bénéfiques.

Monsieur le président, est-ce que les responsables de l'Administration du pilotage ont déjà comparu devant ce Comité pour expliquer ce qu'ils font, dans quelle mesure ils essaient d'imposer des tarifs raisonnables, bref, pour témoigner qu'ils agissent dans l'intérêt non seulement de l'Administration mais également des usagers.

Le président: Je vais répondre à la question que M. Laniel m'a posée directement. Que je sache, depuis que je fais partie de ce Comité, nous n'avons jamais entendu les responsables de l'Administration du pilotage. Toutefois, il nous est arrivé de les rencontrer à l'occasion de nos déplacements. Nous avons eu l'occasion d'entendre leurs explications et de leur poser des questions.

Monsieur Brennan.

M. Brennan: Je dois signaler, monsieur le président, que les structures tarifaires des administrations de pilotage sont passibles d'appels devant la Commission des transports. Il est déjà arrivé que des augmentations décidées par les administrations de pilotage soient considérées excessives en appel.

[*Text*]

There have, to my knowledge, not been any appeals before the Canadian Transport Commission in the last few years, and I suppose partly because of the 6 and 5 regime, which is applied to Pilotage Authorities as well. I might add, incidentally, that we had in fact one tariff reduction on the west coast recently. The west coast Pilotage Authority is one which is financially doing better than the others.

But there is a mechanism there for appeal, and although I will not pretend for a moment that the pilotage regime is not free of controversy, I do not believe that the situation is out of hand.

Mr. Laniel: I have one more question. I might have others, but I will wait for another time.

These days some people try to promote the 12-month navigation over the St. Lawrence Seaway, and a study was made by the Americans during two successive trips of the *Manhattan* up Lancaster Strait, a study of the possibility of all-year-round navigation in the Canadian north.

Mr. Chrétien and I, in those days, had a chance to spend a few days on the *Manhattan*. Has there been a further development in that direction of studies and statistics, to see whether northern navigation could be used to reach the national resources of oil and gas that might be available in the future?

• 1210

The Chairman: Mr. Allan.

Mr. Allan: There is ongoing work in Arctic research and development dedicated towards improved performance, an improved capability in the north for all kinds of elements that will allow us to work for longer periods and to draw out of the North goods and services as well as put them in. We have specific projects. A case in point is the motor vessel *Arctic*, which is there fundamentally to probe the north in an orderly manner so that commercial interests can learn how they may have to react in their future ship-building and -manning, and so on, for northern activity.

I guess in that regard, you would say that yes, there is an ongoing active movement, which is the responsibility of the marine administration in conjunction with other departments of government—the environmental departments, Indian, Northern, and so on.

Mr. Laniel: My concern was that the Canadian government, or Transport department, did not leave it and depend upon the Americans, because it was an American initiative, more or less. I hope we always keep on looking in the direction which is for the good of the future development of the north.

The Chairman: Thank you, Mr. Laniel. With that I would like to thank Mr. Allan, Mr. Brennan, Mr. Quail and Mr. Clavelle for their appearance here this morning.

We recognize, Mr. Allan, that you have not been very long in your new role, and on behalf of the committee I wish you

[*Translation*]

Que je sache, depuis quelques années, il n'y a pas eu d'appels devant la Commission des transports et je suppose que c'est en partie à cause du régime des 6 et des 5 p. 100 qui s'applique également aux administrations de pilotage. Soit dit en passant, tout récemment nous avons même eu une diminution de tarifs sur la côte Ouest. L'Administration de pilotage de la côte Ouest s'en tire mieux financièrement que les autres.

Mais le mécanisme d'appel existe, et sans vouloir prétendre un instant que le régime du pilotage ne prête pas à controverse, je ne pense pas que la situation soit vraiment grave.

M. Laniel: Une dernière question. J'en aurais peut-être d'autres, mais j'attendrai plus tard.

Ces temps-ci, il y a des gens qui essaient d'obtenir que la Voie maritime du Saint-Laurent reste ouverte pendant 12 mois de l'année. À côté de cela, les Américains ont fait une étude pendant deux trajets supplémentaires du navire *Manhattan* dans le détroit de Lancaster pour voir s'il serait possible de garder la navigation ouverte toute l'année dans l'Arctique.

A cette époque, M. Chrétien et moi-même avons eu l'occasion de passer quelques jours sur le *Manhattan*. Est-ce qu'on a poursuivi ces études, est-ce qu'on a continué à recueillir des statistiques pour voir s'il ne serait pas possible d'ouvrir le Nord à la navigation pour atteindre les ressources nationales de pétrole et de gaz qui pourraient devenir exploitables?

Le président: Monsieur Allan.

M. Allan: Il y a toujours des travaux de recherche et de développement dans l'Arctique; on cherche à améliorer les performances, à trouver les moyens d'utiliser toutes sortes d'éléments qui devraient nous permettre de travailler pendant des périodes plus longues et à tirer du Nord des biens et des services mais également à équiper le Nord. Nous avons des projets précis; par exemple, l'embarcation à moteur «Arctic» qui est là pour sonder le Nord de façon systématique et relever des données qui permettront de construire des navires et de les équiper spécifiquement pour le Nord.

Dans ce sens, effectivement, l'Administration du transport maritime, en collaboration avec d'autres ministères, l'Environnement, les Affaires indiennes et du Nord, etc., travaille activement dans ce domaine.

M. Laniel: Je tiens à m'assurer que le gouvernement canadien, le ministère des Transports, ne se reposent pas sur les Américains pour ce genre de choses, parce qu'au départ, c'est une initiative américaine. J'espère que nous ne quitterons pas des yeux les possibilités futures de développement du Nord.

Le président: Merci, monsieur Laniel. Cela dit, je veux remercier M. Allan, M. Brennan, M. Quail et M. Clavelle d'être venus ce matin.

Monsieur Allan, il n'y a pas très longtemps que vous occupez votre nouveau poste et, au nom du Comité, je vous

[*Texte*]

good luck and long tenure. I think you can realize from the manner in which members stayed here to put questions that there is a good deal of interest in the House with regard to the marine administration of Transport Canada. I am sure we will be calling on you again. Until then, I thank you.

I remind members that we shall meet again on Tuesday, March 20 at 9:30a.m., when we shall examine the votes relating to the Surface Transportation Program. Until then, the committee stands adjourned.

Mr. Allan: Mr. Chairman, I would just like to make a correction. Earlier I said that I was not aware of a study with respect to the Port of Montreal and its further development and possibilities. There is a study underway.

The Chairman: Thank you, Mr. Allan. The committee is adjourned until Thursday at 9:30 a.m.

[*Traduction*]

souhaite bonne chance et longue vie dans ce poste. Comme vous l'avez vu, les députés sont restés là jusqu'au bout pour vous poser des questions, ce qui prouve à quel point la Chambre s'intéresse à l'Administration des transports maritimes du Canada. Je suis certain que nous aurons l'occasion de nous revoir. D'ici là, je vous remercie.

Je rappelle aux membres du Comité que nous nous réunissons de nouveau le mardi 20 mars à 9h30; nous étudierons alors les crédits du Programme des transports de surface. Jusque là, la séance est levée.

M. Allan: Monsieur le président, je veux faire une petite correction. J'ai dit tout à l'heure que je n'étais pas au courant de l'existence d'une étude sur le port de Montréal et son développement futur. Une étude est en cours.

Le président: Merci, monsieur Allan. La séance est levée jusqu'à jeudi, 9h30.

REPRINT

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 9

Thursday, March 22, 1984

Chairman: Maurice A. Dionne

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Transport

RESPECTING:

Main Estimates 1984-85: Votes 1 and 5—Departmental Administration Program under TRANSPORT

APPEARING:

The Honourable Lloyd Axworthy
Minister of Transport

WITNESSES:

(See back cover)

Second Session of the
Thirty-second Parliament, 1983-84

REIMPRESSION

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule nº 9

Le jeudi 22 mars 1984

Président: Maurice A. Dionne

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transports

SUR/CONCERNANT:

Budget principal 1984-1985: Crédits 1 et 5—
Programme de l'administration centrale sous la rubrique TRANSPORTS

COMPARAÎT:

L'honorable Lloyd Axworthy
Ministre des Transports

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

Deuxième session de la
trente-deuxième législature, 1983-84

Canada Post Postage paid
Postes Canada Port payé
Book rate
Tarif des livres
K1A 0S9
OTTAWA

If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnements et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

From the Department of Transport:

Mr. J. Allan, Administrator, Canadian Marine Transportation Administration;

Mr. M. Brennan, Deputy Administrator, Marine, Policy and Planning;

Mr. R.A. Quail, Commissioner, Coast Guard;

Mr. J.E. Clavelle, Director General, Harbours and Ports.

Du ministère des Transports:

M. J. Allan, administrateur, Administration canadienne du transport maritime;

M. M. Brennan, administrateur adjoint, Maritime, Politique et Planification;

M. R.A. Quail, commissaire, Garde côtière;

M. J.E. Clavelle, directeur général, Havres et ports.

Available from the Canadian Government Publishing Centre, Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

En vente: Centre d'édition du gouvernement du Canada, Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

REPRINT

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 9

Thursday, March 22, 1984

Chairman: Maurice A. Dionne

RÉIMPRESSION

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule nº 9

Le jeudi 22 mars 1984

Président: Maurice A. Dionne

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Transport

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transports

RESPECTING:

Main Estimates 1984-85: Votes 1 and 5—Departmental Administration Program under TRANSPORT

CONCERNANT:

Budget principal 1984-1985: Crédits 1 et 5—Programme de l'Administration centrale sous la rubrique TRANSPORTS

APPEARING:

The Honourable Lloyd Axworthy
Minister of Transport

COMPARAÎT:

L'honorable Lloyd Axworthy
ministre des Transports

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

Second Session of the
Thirty-second Parliament, 1983-84

Deuxième session de la
trente-deuxième législature, 1983-1984

36211—1

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Maurice A. Dionne

Vice-Chairman: Robert Bockstael

MEMBERS/MEMBRES

Les Benjamin
Eva Côté
Pierre Deniger
Jesse Flis
Michael Forrestall
Hon. Don Mazankowski
Patrick Nowlan
Charles Turner

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Maurice A. Dionne

Vice-président: Robert Bockstael

ALTERNATES/SUBSTITUTS

John Campbell (*LaSalle*)
Léopold Corriveau
Jack Ellis
Len Gustafson
Maurice Harquail
Lyle S. Kristiansen
Gérald Laniel
Bill McKnight
Paul McRae
Marcel Ostiguy

(Quorum 6)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 69(4)(*b*)

On Tuesday, March 20, 1984:
Mr. Ostiguy replaced Mr. Penner.

Note:

This reprint corrects an error on page 16 of the original, wherein remarks by the Hon. Mr. Axworthy were incorrectly attributed to the Hon. Mr. Mazankowski.

Conformément à l'article 69(4)*b*) du Règlement

Le mardi 20 mars 1984:
M. Ostiguy remplace M. Penner.

Nota:

Cette réimpression a été effectuée en vue d'apporter une correction à l'erreur qui apparaît à la page 16 du document original: la remarque attribuée à l'honorable D. Mazankowski a été faite par l'honorable L. Axworthy.

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, MARCH 22, 1984
(11)

[*Text*]

The Standing Committee on Transport met at 3:40 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Bockstael, Mrs. Côté, Messrs. Deniger, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Flis, Forrestall, Mazankowski and Nowlan.

Alternates present: Messrs. Campbell (*LaSalle*), Gustafson, and Ostiguy.

Appearing: The Honourable Lloyd Axworthy, Minister of Transport.

Witnesses: *From the Department of Transport*: Mr. R.P. St.John, Deputy Administrator, Canadian Air Transportation Administration; Mr. John Allan, Administrator, Canadian Marine Transportation Administration and Mr. Nick Mulder, Administrator, Canadian Surface Transortation Administration.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference, dated Tuesday, February 21, 1984, relating to the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1985. (*See Minutes of Proceedings, Tuesday, March 13, 1984, Issue No. 7*)

By unanimous consent, the Committee reverted to Votes 1 and 5—Departmental Administration Program under TRANSPORT and considered them together.

The Minister and the witnesses answered questions.

On motion of Mr. Forrestall, it was agreed,—That the Committee reschedule another meeting on Thursday, March 29, 1984 at 9:30 a.m., to consider the Votes relating to Surface Transportation Program under TRANSPORT.

Questioning was resumed;

At 5:50 o'clock p.m., the Committee adjourned until 9:30 o'clock a.m., Tuesday, March 27, 1984.

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 22 MARS 1984
(11)

[*Traduction*]

Le Comité permanent des transports se réunit, ce jour à 15 h 40, sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) (*président*).

Membres du Comité présents: MM. Benjamin, Bockstael, Mme Côté, MM. Deniger, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Flis, Forrestall, Mazankowski et Nowlan.

Substituts présents: MM. Campbell (*LaSalle*), Gustafson et Ostiguy.

Comparaît: L'honorable Lloyd Axworthy, ministre des Transports.

Témoins: *Du ministère des Transports*: M. R.P. St.John, administrateur adjoint, Administration canadienne des Transports aériens; M. John Allan, administrateur, Administration canadienne du Transport maritime; M. Nick Mulder, administrateur, Administration canadienne des Transports de surface.

Le Comité reprend l'examen de son ordre de renvoi du mardi 21 février 1984 relatif au Budget principal de l'année financière se terminant le 31 mars 1985. (*Voir procès-verbal du mardi 13 mars 1984, fascicule n° 7*)

Par consentement unanime, le Comité revient aux crédits 1 et 5—Programme de l'administration centrale, inscrits sous la rubrique des Transports et les étudie ensemble.

Le Ministre et les témoins répondent aux questions.

Sur motion de M. Forrestall, *il est convenu*,—Que le Comité fixe au jeudi 29 mars 1984, à 9 h 30, une nouvelle séance en vue d'étudier les crédits relatifs au Programme des transports de surface et inscrits sous la rubrique des Transports.

L'audition des témoins reprend.

A 17 h 50, le Comité interrompt les travaux jusqu'au mardi 27 mars 1984, à 9 h 30.

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(*Recorded by Electronic Apparatus*)

[*Texte*]

Thursday, March 22, 1984

• 1535

The Chairman: We are resuming consideration of our order of reference relating to the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1985.

Before I actually begin the meeting, could I remind members, please, that the interpretation people are having difficulty picking up the voices, particularly if there happens to be a little noise in the room at the time. Therefore I am going to insist on only one person speaking at a time and I would ask members and witnesses to speak directly into the microphones, please. Before you start speaking make sure that the light on the top of your microphone is on.

By unanimous consent, if it is forthcoming, we shall revert to Votes 1 and 5, Departmental Administration Program, under Transport. You may recall that we stood these votes at our meeting of March 13 last. Is it agreed that we revert back to Votes 1 and 5?

Some Hon. Members: Agreed.

The Chairman: Is it also agreed that we consider these votes together?

Some Hon. Members: Agreed.

The Chairman: Agreed. Thank you.

You will find these votes listed in the blue book on pages 28-6 to 28-17.

TRANSPORT

A—Department—Departmental Administration Program

Vote 1—Departmental Administration—Operating expenditures $101,817,000

Vote 5—Departmental Administration—Capital expenditures $18,583,000

The Chairman: It is my pleasure today to welcome back to our committee the Hon. Lloyd Axworthy, Minister of Transport. I will not take any more time than that to introduce him since we all know him anyway. I hope the Minister will not be offended at such a brief introduction.

Mr. Minister, do you have an opening statement to make, or do you prefer to go directly to questioning?

Hon. Lloyd Axworthy (Minister of Transport): Mr. Chairman, as has been my practice this week, I have absolutely no announcements to make so I am quite open to questions.

The Chairman: Thank you, Mr. Minister.

We will proceed with the questioning then, starting with Mr. Mazankowski. Fifteen minutes, please.

TÉMOIGNAGES

(*Enregistrement électronique*)

[*Traduction*]

Le jeudi 22 mars 1984

Le président: Nous reprenons l'étude de notre ordre de renvoi concernant le Budget principal des dépenses pour l'année financière se terminant le 31 mars 1985.

Avant d'ouvrir vraiment la séance, j'aimerais rappeler aux membres du Comité que les interprètes ont parfois de la difficulté à entendre les intervenants, surtout lorsqu'il y a du bruit dans la salle. Je vais donc insister pour qu'une seule personne à la fois prenne la parole et je demanderais aussi aux membres du Comité, de même qu'aux témoins, de bien parler en face de leurs microphones. Assurez-vous également, avant de débuter, que le voyant de votre microphone est bien allumé.

Du consentement unanime, si nous l'obtenons, nous allons revenir en arrière à l'étude des crédits 1 et 5, Programme de l'administration centrale sous la rubrique Transports. Vous vous souviendrez peut-être que nous avions mis de côté ces crédits, lors de notre réunion du 13 mars dernier; êtes-vous d'accord pour que nous en reprenions maintenant l'étude?

Des voix: D'accord.

Le président: Êtes-vous également d'accord pour que nous étudiions les deux crédits en même temps?

Des voix: D'accord.

Le président: Fort bien, merci beaucoup.

Ces crédits se trouvent dans le Budget des dépenses, des pages 28-6 à 28-17.

TRANSPORTS

A—Ministère—Programme de l'administration centrale

Crédit 1—Administration centrale—dépenses de fonctionnement $101,817,000

Crédit 5—Administration centrale—Dépenses en capital $18,583,000

Le président: J'ai le plaisir de souhaiter de nouveau la bienvenue parmi nous à l'honorable Lloyd Axworthy, ministre des Transports. Comme nous connaissons tous le ministre de toute façon, je ne vais pas perdre plus de temps à vous le présenter; j'espère qu'il ne s'offusquera pas d'une présentation aussi laconique.

Monsieur le ministre, avez-vous une déclaration préliminaire à faire ou préférez-vous passer directement aux questions?

L'honorable Lloyd Axworthy (ministre des Transports): Monsieur le président, comme j'en ai pris l'habitude cette semaine, je ne ferai absolument aucune déclaration, si bien que nous pouvons immédiatement passer aux questions.

Le président: Merci, monsieur le ministre.

Nous allons donc débuter immédiatement la période de questions, avec M. Mazankowski. Vous avez quinze minutes, n'oubliez pas.

[*Texte*]

Before you start, may I remind you of one other thing. There is a vote at 5.45 this afternoon so I would assume we would wind up the committee hearing at that time.

Mr. Benjamin: A point of order, Mr. Chairman. Have you checked with or could we ascertain quickly . . . should we not be through with the Minister at 5.45, would he be available for us to meet with him this evening?

Mr. Axworthy: I do not think it is possible, Mr. Chairman. I have other appointments that I have to attend.

Mr. Benjamin: And that takes priority over . . .

The Chairman: I have some commitments for this evening myself.

Mr. Axworthy: I was not aware that there was a requirement to be here this evening so I had made those other commitments.

Mr. Benjamin: No, I was just throwing out whether or not that would be possible.

The Chairman: We can always invite the Minister back another day because I, too, have commitments for this evening. Other people have indicated that they have so it does not look as if it is possible.

Mr. Benjamin: Can we have the Minister back tomorrow morning?

The Chairman: I cannot be here tomorrow morning either.

Mr. Bockstael: Neither can the vice-chairman.

The Chairman: I think we will arrange one next week or the week following, Mr. Benjamin.

Mr. Mazankowski, please.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I was disappointed that the Minister did not make an announcement. I think we have all been waiting in expectation of an announcement that he may enter the leadership race. If that occurred, then I guess the thrust of our questioning might be a little different. I hope he is not going to disappoint us forever on this subject.

Mr. Chairman, this week's *Western Producer* raised the issue of the railway investment arising out of the passage of Bill C-155 and other initiatives. The paper reports that Transport Canada officials are stating that the actual level of investment will be far less than the $16.5 billion that was originally projected. It is suggested that it will be reduced by as much as $4 billion.

If that is true, I would like to ask the Minister to explain that and where these reductions will take place and why.

The Chairman: Mr. Minister.

[*Traduction*]

Avant de poursuivre, j'aimerais vous rappeler une autre chose: il y a un vote à 17h45 en fin d'après-midi, j'imagine donc que nous allons conclure la séance du Comité à ce moment-là.

M. Benjamin: Rappel au Règlement, monsieur le président. Avez-vous vérifié, ou alors pourriez-vous le faire rapidement . . . au cas où nous n'en aurions pas terminé avec le ministre d'ici 17h45, si ce dernier pourrait se mettre à notre disposition ce soir?

M. Axworthy: Je ne crois pas que ce soit possible, monsieur le président. J'ai d'autres obligations auxquelles je ne peux me soustraire.

M. Benjamin: Et cela a préséance sur . . .

Le président: J'ai également autre chose à l'horaire ce soir.

M. Axworthy: J'ignorais qu'on voudrait me revoir ici ce soir et c'est pourquoi j'ai accepté ces autres engagements.

M. Benjamin: Ce n'est pas grave, je voulais simplement savoir si c'était possible.

Le président: Nous pourrions toujours inviter le ministre de nouveau un autre jour; moi aussi je suis occupé ce soir. D'ailleurs d'autres personnes semblent exprimer certaines réticences vis-à-vis de cette dernière possibilité.

M. Benjamin: Le ministre pourrait-il se joindre à nous demain matin?

Le président: Il me serait impossible d'assister à une réunion demain matin.

M. Bockstael: Le vice-président ne le pourrait pas lui non plus.

Le président: Nous allons organiser une nouvelle rencontre pour la semaine prochaine ou la suivante, monsieur Benjamin.

Monsieur Mazankowski, à vous la parole.

M. Mazankowski: Monsieur le président, je suis déçu de voir que le ministre n'avait rien à nous annoncer. Nous espérions tous qu'il nous annoncerait sa candidature à la direction du parti. Si cela se concrétise, je suppose que l'orientation de nos questions en sera légèrement modifiée. J'espère qu'il ne va pas continuer à nous décevoir à cet égard.

Monsieur le président, dans le numéro de cette semaine du *Western Producer*, on traite de la question des investissements dans le domaine ferroviaire qui font suite à l'adoption du projet de loi C-155 ainsi que de divers autres projets. Selon cette publication, des fonctionnaires de Transports Canada ont indiqué que le niveau réel des investissements serait nettement inférieur au 16,5 milliards de dollars prévus initialement. On parle même d'une réduction de l'ordre de 4 milliards de dollars.

Si c'est exact, j'aimerais que le ministre nous explique la situation; où ces réductions seront-elles effectuées et pourquoi?

Le président: Monsieur le ministre.

[*Text*]

Mr. Axworthy: Mr. Chairman, I had asked the department to go back and do a revision on the potential capital investments the railways would be providing over the period 1982 to 1991. I have not seen the final results of that, I do not think the work is yet completed, but there is an indication that investments will be altered. A number of factors would contribute to that. First, the decline in inflation rates obviously brings the amount of capital dollars down in 1982 dollars. I think that, in itself, would have an impact of almost $1 billion of reduced expenditures. Simply because of the reduced inflation rates, the railways would not have to outlay the same amount of capital to get the same impact that they had in the past.

• 1540

Secondly, some of the projects that were being projected as coming under development during that period would, because of the late passage of the Bill, it is my understanding, be pushed further back so that they would not be totally completed or perhaps initiated during that eight-year period.

Another reason is the change in export markets. For example, the coal market is down by almost 13% in terms of export trade and the immediate forecasts do not indicate a major take-up on that, so it could be altered. Under the present trend line, if those exports stay at a lower rate of expansion, there would be less need for some of the facilities.

All those reasons have contribued to an adjustment in the figures. However, I intend, Mr. Chairman, as soon as the final calculations are made, to ask the railways to meet with me and provide a fuller explanation as to what the range and nature of their investment plans are and whether they, in fact, still continue to meet the basic performance requirements, the capital investment requirements, that they had undertaken under the Act. I think before I could give a full answer to Mr. Mazankowski I would first want to have the final assessment and then discuss that investment plan with the railroads. It may be that by the time I have my next appearance at this committee I might be in a better position to give a fuller account of that.

The Chairman: Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I can only say that it is quite obvious now that the suspicions and doubts that prevailed in the minds of producers and others in Western Canada had some foundation in fact. Throughout the whole debate on this issue, there was a clear perception that these figures were rather illusory, they did not stand up to scrutiny and could not be backed up. The article written by Barry Wilson indicates that—he is quoted as saying—the figure will be somewhere in the vicinity of $12 billion to $13 billion. It that a ballpark figure, Mr. Minister?

Mr. Axworthy: Mr. Chairman, I would not want to get into the same kind of speculation that was . . .

[*Translation*]

M. Axworthy: Monsieur le président, j'ai demandé aux experts du ministère de procéder à une nouvelle révision du potentiel des investissements en capital que les sociétés ferroviaires pourraient engager entre 1982 et 1991. On ne m'a pas encore informé des résultats définitifs de cette étude; je crois d'ailleurs qu'elle n'est pas terminée, mais certains indices portent à croire que les investissements seront modifiés. Plusieurs facteurs ont joué à cet égard. Tout d'abord, il est évident que la chute des taux d'inflation entraîne une réduction des montants consacrés à l'investissement exprimés en dollars de 1982. Je crois que ce facteur à lui seul représente une réduction des dépenses de l'ordre d'un milliard de dollars. En raison de la baisse des taux d'inflation, les sociétés ferroviaires ne sont pas forcées d'investir un montant aussi élevé que dans le passé pour obtenir les mêmes résultats.

Deuxièmement, en raison du retard dans l'adoption du projet de loi, je crois que certains projets qui étaient censés être mis en oeuvre au cours de cette période, ont peut-être été reportés à plus tard ou alors ne seront pas terminés d'ici l'expiration des huit années en cause.

Il y a également les changements survenus sur les marchés d'exportation. Par exemple, pour ce qui est du commerce d'exportation, le marché du charbon a chuté de près de 13 p. 100 et l'on ne prévoit pas de reprise importante dans l'immédiat. Si la tendance actuelle persiste, si les exportations ne prennent pas autant d'expansion que prévu, le besoin de construire de nouvelles installations se fera moins sentir.

Toutes ces raisons ont entraîné un rajustement des chiffres. Dès que les calculs définitifs seront terminés, j'ai toutefois l'intention, monsieur le président, de demander aux sociétés ferroviaires de me rencontrer afin d'obtenir des explications sur la nature et la portée de leurs plans d'investissement; je tiens à m'assurer qu'elles continuent à satisfaire aux exigences de base, en matière de rendement et d'investissement en capital, qu'elles se sont engagées à respecter aux termes de la loi. Avant de fournir une réponse complète à M. Mazankowski, j'aimerais avoir tout d'abord pris connaissance de cette étude finale et avoir discuté du plan d'investissement avec les représentants des sociétés ferroviaires. D'ici ma prochaine rencontre avec les membres du Comité, il se peut fort bien que je sois en possession de l'information me permettant de faire un compte rendu plus complet de ce dossier.

Le président: Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Monsieur le président, malheureusement, il est maintenant bien évident que les doutes qui assaillaient les producteurs ainsi que d'autres résidents de l'Ouest du Canada étaient bel et bien fondés. Tout au long du débat entourant cette question, beaucoup d'intéressés ont jugé que ces chiffres étaient chimériques, qu'ils ne reposaient sur rien et qu'un examen les aurait vite réduits en fumée. L'article rédigé par Barry Wilson indique que le total sera de l'ordre de 12 à 13 milliards de dollars. S'agit-il d'un chiffre approximatif, monsieur le ministre?

M. Axworthy: Monsieur le président, je ne voudrais pas faire de spéculation comme . . .

[*Texte*]

Mr. Mazankowski: He allegedly is quoting Transport Canada officials and he is usually fairly accurate.

Mr. Axworthy: Mr. Chairman, I have the highest regard for his reporting abilities, but I think, as a former Minister of Transport, Mr. Mazankowski would know that one would not want to base ones official response before a constituted committee of the House of Commons upon . . .

Mr. Mazankowski: I am giving you the opportunity to make that clarification, Mr. Minister.

Mr. Axworthy: —unidentified sources.

I would want to point out to members of the committee, so that there would not be any misunderstanding, that the investment in the major capacity expansion is not being affected at all. There might be some reduction in expenditures, for example, in relation to equipment that would be needed to move coal; they would not have as large a requirement if the coal market is substantially down, so they would be purchasing fewer coal cars and, therefore, would not be expending the same amount of money.

In terms of the investment in basic infrastructure, to expand the capacity, the extension of the rail system, the various technologies that go along with it and the servicing facilities, we can see absolutely no alteration in plans in that respect—major ones. In fact, I would point out that in terms of 1984 investment both railways are exactly on target, in terms of their initial commitments and what they have now indicated they intend to spend during 1984. They have not varied their commitment in that area. I would point out that forecasts are variable. They are very much affected by the international economic conditions, perhaps changes in efficiency, or, as I pointed out, alterations in the inflation rate that have substantially rescinded since the time the original forecasts were made, two years ago.

• 1545

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, Mr. Minister, you cannot have it both ways. As late as March 8 you sponsored an ad in all the newspapers across the country stating that $16.5 billion worth of investment was going to take place in the country over the next 10 years. You say there is a new trend line now but it became obvious some time ago. Why are you allowing the perpetration of this kind of misleading nonsense when you know darn well it is not going to be fulfilled; it is not going to be lived up to? Both railways are on record publicly as saying their investments are going to be reduced rather significantly; and you are still spreading this kind of nonsense around, paid for by the taxpayer.

[*Traduction*]

M. Mazankowski: Il est censé rapporter les propos de cadres de Transports Canada; habituellement ses comptes rendus sont exacts.

M. Axworthy: Monsieur le président, je respecte le professionnalisme de ce journaliste; comme M. Mazankowski a déjà été ministre des Transports, il sait fort bien que l'on ne veut pas fonder les réponses officielles que l'on donne aux membres d'un comité de la Chambre des communes sur des déclarations . . .

M. Mazankowski: Mais, monsieur le ministre, je vous donne ici l'occasion d'apporter un éclaircissement.

M. Axworthy: . . . émanant de sources non identifiées.

Je veux éviter les malentendus; je ne veux pas laisser aux membres du Comité l'impression que les plans d'investissement, dans le cadre des principaux programmes d'expansion, demeurent inchangés. Il se peut qu'il y ait certaines réductions des dépenses, en ce qui touche par exemple l'équipement nécessaire au transport du charbon; s'il y a affaissement du marché du charbon, il est évident que les besoins dans ce domaine diminueront: les sociétés ferroviaires achèteront moins de wagons à charbon et dépenseront par conséquent moins d'argent que prévu.

Sur le plan des investissements dans l'infrastructure de base, dans le but d'accroître la capacité du système, d'accroître le réseau ferroviaire, d'adopter les nouvelles technologies qui s'imposent et de construire les installations de service, nous ne prévoyons absolument aucune modification des plans à cet égard . . . du moins pas de modifications importantes. Il faut même souligner en fait que pour 1984, les deux sociétés ferroviaires respectent parfaitement leurs échéanciers d'investissements, compte tenu de leurs engagements initiaux et des renseignements qu'elles nous ont fournis jusqu'à maintenant sur leurs projets d'investissements pour 1984. Leurs engagements demeurent inchangés à cet égard. Je répète encore une fois que les prévisions ne sont jamais immuables. Elles sont très influencées par la conjoncture économique internationale, peut-être aussi par des changements sur le plan de l'efficacité ou, comme je le disais, par les fluctuations des taux d'intérêt; or, nous savons que ces derniers ont chuté considérablement depuis que ces prévisions ont été faites, il y a maintenant deux ans.

M. Mazankowski: Monsieur le président, monsieur le ministre, vous ne pouvez pas continuer ainsi à jouer sur les deux plans. Le 8 mars dernier, vous avez fait publier une annonce dans tous les grands quotidiens du pays où l'on disait que 16,5 milliards de dollars seraient investis au pays au cours des 10 prochaines années. Vous dites qu'une nouvelle tendance s'est maintenant dessinée, mais vous en avez pris conscience il y a déjà un certain temps. Pourquoi permettez-vous que l'on publie encore des non sens aussi trompeurs, alors que vous savez fort bien que les promesses ne seront pas tenues; on ne les respectera pas, n'est-ce pas? Les deux sociétés ferroviaires ont indiqué publiquement que leurs investissements seraient considérablement sabrés;et votre ministère continue à répéter de telles absurdités, et ce, aux frais du contribuable.

[*Text*]

As late as March 8 major newspaper ads were carried; full-page ads. If the trend line has changed—I can accept that—why are you not correcting this misleading nonsense?

Mr. Axworthy: Mr. Chairman, I take Mr. Mazankowski's admonition with some salt. The trend lines we are now developing—and as I say, they have not been finally completed; we only got the first preliminaries on those about a week ago. It is my understanding from Mr. Mulder that the ad copy was approved a month ago, or three and a half weeks ago, and therefore there was a discrepancy. However, I would assure him that any future advertising offering to the public the opportunity—particularly the business community—to engage in the kind of support programs we have offered so that they can undertake industrial development would reflect any revised forecast or figures we have.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, the Minister is sharper than that. He is on top of his department and what is going on in a more effective fashion than he alludes to, and I simply do not accept that. If he is admitting that he is careless in controlling the kind of advertising content that is going out, I would suspect, with deference, his record is a little better than that.

That is a sort of reverse approach to things. I know it is a little bewildering, Mr. Chairman . . .

Mr. Axworthy: I think you were trying to say something nice there, Mr. Mazankowski, but I am not sure.

Mr. Mazankowski: Your commitment has also been for the creation of some 375,000 jobs. I understand that figure is going to be varied too; and I would like you to consider an exchange that took place between myself, Mr. McKnight, and officials of CN, where we did a calculation, based, again, on their figures, and the best that we could extract out of this whole operation was about 150,000 jobs. Is that the kind of adjustment we can expect? If you look at the exchange that took place on, I believe—well, the last time the CNR was here; that would be February 14, I believe—where in an exchange with Mr. Lawless, Mr. McKnight . . . we worked this thing through with CNR, and they came up with a total job-creation activity, including spin-offs, of roughly 90,000 over a 10-year period. Using the same calculation with the CP, we end up with 60,000. So that is roughly 150,000 jobs. That is a far cry from the 375,000 that you are indicating are going to be created as a result of this massive injection of capital; which is now diminishing at a fairly rapid pace. It reminds us somewhat of this so-called Western Development Fund which was announced in the first Speech from the Throne, beginning this Parliament. That was the most vanishing fund we have seen in this Parliament.

[*Translation*]

Tout juste le 8 mars dernier, on a publié des pages entières de publicité dans les grands journaux du pays. si cette tendance a changé, et cela, je suis prêt à l'admettre, pourquoi alors ne pas corriger cette publicité mensongère?

M. Axworthy: Monsieur le président, je ne prends pas les remontrances de M. Mazankowski au pied de la lettre. L'étude de ces tendances est actuellement en cours, et, comme je le disais, le tout n'est pas encore achevé; les renseignements préliminaires à ce sujet ne nous sont parvenus qu'il y a environ une semaine. D'après l'explication que m'a fournie M. Mulder, nous avons approuvé il y a trois semaines ou un mois la copie de cette annonce; ce qui explique l'écart qui existe. Je puis toutefois lui garantir que dans toute nouvelle publicité permettant au public, et surtout au monde des affaires, de participer aux divers programmes de soutien que nous offrons, afin de favoriser l'expansion de l'industrie, nous mentionnerons les chiffres ou prévisions révisés à notre disposition.

M. Mazankowski: Monsieur le président, le ministre est plus dégourdi que cela. Il est beaucoup mieux informé de ce qui se passe dans son ministère qu'il ne le prétend, je refuse tout simplement de croire ce qu'il nous dit. S'il reconnaît ne pas avoir exercé un contrôle assez serré au niveau du contenu publicitaire des annonces publiées, je dirais, avec tout le respect que je dois au ministre, que ses antécédents ne nous ont pas habitués à de tels relâchements.

J'ai en quelque sorte inversé ma démarche, monsieur le président, et je sais que cela peut prêter à confusion.

M. Axworthy: Je crois que vous avez essayé de dire quelque chose de gentil, monsieur Mazankowski, mais je n'en suis pas certain.

M. Mazankowski: Vous vous êtes également engagé à créer quelque 375,000 emplois. Si je ne m'abuse, ce chiffre aussi va changer; j'aimerais bien que vous vous penchiez sur une conversation que M. McKnight et moi-même avons eue avec des représentants du CN: d'après les chiffres fournis par ces derniers, nous avons fait des petits calculs et le chiffre le plus élevé que nous ayons pu obtenir aux termes de cette opération, c'était 150,000 emplois. Devons-nous nous attendre à un tel rajustement? Si vous voulez retrouver cet échange, je crois qu'il a eu lieu la dernière fois que des représentants du CN nous ont rendu visite ici, c'est-à-dire le 14 février. Dans le contexte d'une discussion entre M. Lawless et McKnight . . . nous avons obtenu des renseignements de la part des porte-parole du CN; sur le plan des activités de création d'emplois, ils en sont arrivés au total, y compris les retombées, à quelque 90,000 emplois sur une période de 10 ans. Nous avons suivi la même démarche lors de notre rencontre avec les gens du CP, ce qui nous a donné au total 60,000 emplois. En gros, cela fait donc 150,000 emplois.C'est beaucoup moins que ces 375,000 nouveaux emplois que vous aviez promis, par suite de cette injection massive de capitaux; d'ailleurs ces capitaux semblent maintenant fondre comme neige au soleil. Voilà qui me rappelle un peu ce fameux Fonds de développement de l'Ouest que l'on avait annoncé dans le discours du Trône qui inaugura l'actuelle législature. Au cours de cette période, c'est certainement ce fonds-là qui a disparu le plus rapidement.

[*Texte*]

So maybe this gives you an opportunity to clarify this, Mr. Minister. I think in this day and age, especially one who is naturally pondering his political future—credibility is pretty important in the minds of the public, and this will give you an opportunity to restore some of the credibility that has been lost by the ads which have been submitted and over which you have no control.

• 1550

Mr. Axworthy: Mr. Chairman, I very much appreciate the opportunity Mr. Mazankowski is offering, both to clarify and amplify one's remarks. It seems to be something that is in vogue these days.

First, let me clarify the Western Development Fund, which Mr. Mazankowski claims has vanished. It is certainly being used, because of the $4 billion originally designated, $3.2 billion in fact is being spent to support and finance the Grain Transportation Program. But it was allocated and is providing that major contribution, which otherwise would not have allowed this very massive and major undertaking to go forward, so there is no ephemeral Western Development Fund. It is now firmly in train—going to the trains, I guess, if you want me to carry the analogy through. It is a very major commitment.

I do not think, even if there is an adjustment on it, that one should in any way diminish the large-scale undertakings that are involved. One example: this spring and summer, we will be engaging in the single largest capital works project in North America, the reconstruction and development of the Beaver Tunnel. It is one of the largest public works undertaking that has ever gone on in this country. And it is directly attributable to the passage of the Western Grain Transportation Act. It would not have happened otherwise.

The fact is that the railways now have the financial basis under which they can engage in major capital undertakings to expand the capacity. That has not been changed.

If there is an alteration, obviously, the Minister of Transport is in a position to make judgments on that and I will, of course, be referring this matter to the Senior Grain Transportation Committee and the grain agency for constant review.

As to the job numbers, again, I would point out that in some cases they would not be affected by the adjusted figures. If you adjust downwards because of inflation, the same kind of work is going ahead—it just costs less to do. So the same number of jobs are, in fact, created. So that would not have a reduction on the estimated job figures.

Second, in terms of the testimony by the two railroads, I think you should look at those figures more carefully, because they were first talking about incremental jobs as opposed to a total job package that was there. Also, they did not include in any extensive way the multiplying factor.

Mr. Mazankowski: Oh, yes, they did.

[*Traduction*]

Monsieur le ministre, vous avez aujourd'hui l'occasion de tirer tout cela au clair. À l'époque où nous vivons, la crédibilité est une question très importante aux yeux du public, surtout pour quelqu'un qui réfléchit tout naturellement à son avenir politique. Vous avez donc l'occasion de rétablir votre crédibilité, car elle a beaucoup souffert par suite de la publication de ces annonces sur le contenu desquelles vous n'avez exercé aucun contrôle.

M. Axworthy: Monsieur le président, je vais certainement profiter de l'occasion que m'offre M. Mazankowski de préciser certaines choses et d'en développer certaines autres; cela semble très en vogue à l'heure actuelle.

Parlons tout d'abord du Fonds de développement de l'Ouest qui aurait disparu, s'il faut en croire M. Mazankowski. Ce Fonds sert certainement à quelque chose, puisque sur les 4 milliards de dollars qui lui avaient été initialement affectés, 3,2 milliards de dollars sont actuellement dépensés pour soutenir et financer le Programme de transport des grains. Les sommes ont été assignées et constituent une contribution importante qui a permis la réalisation de ce projet d'envergure. Ainsi, le Fonds de développement de l'Ouest n'a pas eu la vie éphémère. Il fonctionne bel et bien et représente un engagement financier majeur.

Même une modification des sommes assignées n'aurait pas pour effet de diminuer les initiatives d'envergure qui sont en préparation. Par exemple, au printemps et à l'été nous allons entreprendre le plus important programme de travaux d'équipement en Amérique du Nord, à savoir, la reconstruction et la mise en valeur du Tunnel Beaver. C'est le plus important projet d'équipement jamais réalisé au Canada; cette réalisation est rendue possible grâce à l'adoption de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest. Autrement, on n'aurait jamais pu exécuter ce projet.

C'est que les chemins de fer disposent maintenant d'une base financière leur permettant de s'engager à la réalisation de projets d'équipement importants leur permettant d'élargir leur capacité. On n'a rien changé à cet égard.

Quant aux changements éventuels, le ministre des Transports sera évidemment en mesure d'en juger; et je vais certainement le faire en renvoyant la question au Comité supérieur du transport du grain et à l'Agence de transport des grains pour qu'ils la prennent en considération.

Quant au nombre d'emplois, je vous signale encore une fois que dans certains cas les chiffres modifiés n'auraient aucun impact sur les emplois. Si l'on effectue une dimimution pour tenir compte de l'inflation, les mêmes travaux auront lieu mais à moindres prix. Ainsi, le même nombre d'emplois sera créé.

De plus, en ce qui concerne les témoignages des deux chemins de fer, je vous conseille d'étudier leurs chiffres de plus près car il s'agissait d'abord des emplois supplémentaires et non pas du nombre total des emplois. D'ailleurs, on n'a pas tenu compte du facteur du multiplicateur.

M. Mazankowski: Mais si, bien sûr qu'on en a tenu compte.

[*Text*]

Mr. Axworthy: They did not get into some of the secondary and tertiary jobs being created.

Mr. Mazankowski: A multiplier of three.

Mr. Axworthy: I think we would probably quarrel a bit with that multiplier and say that it is more like a multiplier of five in those cases. But that is a matter for the economists to dispute.

We do think there will be again sufficient . . . there is already sufficient employment activity being generated. And it might be helpful, Mr. Chairman, if we were able to table with this committee a list of the projects that have already been committed for 1984, so that members could get a sense of the full-scale and widespread activity that is now under way as a result of the Western Grain Transportation Act. It is virtually providing jobs in interesting places like Trenton, Nova Scotia, which I think has some burning interest to members of the opposition. In Sydney, Nova Scotia, there has been at least two, perhaps three major rail contracts given to the Sydney Steel Works. Hopper car programs have now gone into Trenton, Nova Scotia, Sorel and Hamilton. There are major new construction projects in every one of the western provinces. There are new diesel facilities in Winnipeg and Moose Jaw and Edmonton. There are a number of construction projects on the B.C. coast. So I think there is a large number—I do not have the list in front of me, but I would be very pleased to supply it to members of the committee.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman . . .

The Chairman: Briefly, please.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, of course something should be happening after the windfall bonanza that has been awarded to the railroads under this thing, and the deferred maintenance that has been going on for years. No one is denying that there are going to be some jobs and some economic activity. What we are really dealing with here is a question of credibility, morality and honesty, and the fact of the matter is that we have been led down the garden path with all the nonsense that has been peddled at the expense of the taxpayer.

Mr. Chairman, I would like to try another area on for size, and I know that my colleagues will get into it. On March 2, in the Winnipeg *Free Press*, you stated, sir, that Canadians could save $300 million a year in air travel under a less-regulated system.

• 1555

How did you arrive at that figure; what do you mean by a deregulated system; how do you justify making that statement?

We had Air Canada people before us the other day and they said that unless there were some very major structural changes in the labour component and the new entrance into the airline system that did not have the same labour requirements and fuel costs and landing fees and a whole host of things there really would not be any appreciable saving in the short term—

[*Translation*]

M. Axworthy: Mais ils n'ont pas parlé des emplois secondaires et tertiaires qui seraient créés.

M. Mazankowski: Donc, un multiplicateur de trois.

M. Axworthy: Je crois qu'on remettrait en question votre multiplicateur et que l'on dirait qu'il s'agit plutôt d'un multiplicateur de cinq en l'occurrence. Mais, c'est une question qui devrait être réglée par les économistes.

Nous croyons que l'on crée déjà suffisamment d'emplois. Monsieur le président, il serait peut-être utile que nous déposions une liste des projets qui seront entamés en 1984 pour que les membres aient une idée de l'envergure des activités engendrées grâce à la Loi sur le transport du grain de l'Ouest. Elle a servi à produire des emplois dans des endroits aussi intéressants que Trenton en Nouvelle-Écosse, lieu qui revêt sans doute un intérêt particulier pour les députés de l'opposition. Au moins deux sinon trois marchés ont été conclus avec *Sydney Steel Works* à Sydney en Nouvelle-Écosse. On a entamé la construction de wagons-trémies à Trenton en Nouvelle-Écosse, à Sorel et à Hamilton. Des projets de construction majeurs se réalisent dans chacune des provinces de l'Ouest. Il y a de nouvelles stations de ravitaillement en gasoil à Winnipeg, à Moose Jaw et à Edmonton. Il y a plusieurs projets de construction en cours sur la côte de la Colombie-Britannique. Donc, il y en a quand même plusieurs. Je n'ai pas la liste sous les yeux, mais il me serait un plaisir de la déposer pour la gouverne des députés.

M. Mazankowski: Monsieur le président . . .

Le président: Brièvement, s'il vous plaît.

M. Mazankowski: Monsieur le président, étant donné le filon qu'on a donné aux chemins de fer grâce à cette loi et l'entretien que l'on a négligé depuis des années, il est normal qu'il se passe quelque chose enfin. On ne nie pas que la création d'emplois et une certaine activité économique s'en suivront. C'est essentiellement une question de crédibilité, de moralité et d'honnêteté. Il en reste que l'on nous a induit en erreur avec toutes ces inepties perpétrées aux dépens du contribuable.

Monsieur le président, je voudrais tâter un autre domaine sachant que mes collègues y toucheront sans doute. Dans un article du *Free Press* de Winnipeg le 2 mars,vous avez déclaré, monsieur, qu'un système de transport aérien moins réglementé entraînerait des économies de 300 millions de dollars par an au Canada.

Comment êtes-vous arrivé à ce chiffre? Que voulez-vous dire par un système moins réglementé? Comment pouvez-vous justifier cette affirmation?

Des témoins d'Air Canada nous ont dit l'autre jour en témoignage qu'à moins de modifications structurelles d'envergure de la main-d'oeuvre et des exigences en main-d'oeuvre, d'une diminution du prix du combustible et des frais d'atterrissage et de toute une série d'autres changements, il n'y aurait pas d'économie appréciable à court terme. Peut-être à long

[*Texte*]

maybe in the long term, but not in the short term. So we really have two conflicting points of view here, one coming from you, sir, and another coming from the airlines themselves. I could go on and quote *ad infinitum* the testimony that has been presented here by the airlines.

I think there has been a mass confusion in the minds of the public, and perhaps some very high expectations raised in the minds of the travelling public, as a result of the initiatives you are taking on about three fronts.

The Chairman: Mr. Minister.

Mr. Axworthy: Mr. Chairman, I am more than pleased to answer that question because I think it gives an opportunity once again to spell out to the members of the committee when important initiatives were engaged in.

We are trying to develop an airline policy in response to the recommendations that came forward from this committee. As I indicated at my last appearance, I believe there is a clear responsibility on the part of me and the government to give a proper and effective airline policy based upon the findings of this committee, and we are presently engaged in doing that, but . . .

Mr. Mazankowski: How are you going to save $300 million a year in the process? That was my specific . . .

Mr. Chairman, I asked a specific question; I expect a specific answer.

The Chairman: Let him finish.

Mr. Axworthy: Thanks, Mr. Chairman.

I think Mr. Mazankowski asked a number of questions, and I will try to deal with them one by one. He wanted to know about the differing points of view. I think that is in part what we have attempted to develop as a good debate in this country about the different points of view. I do not think Mr. Mazankowski should necessarily in a slavish way follow the opinions of one airline company. I think it would be a great mistake to accept their word versus the word of somebody else. I think what we have to do in this country is get a wide variety of opinions—from the airline companies, small and large; from the unions; from the consumer interest groups; from the general public. That is why we initiated the CTC hearings.

So we are trying to develop the best cross-section of opinion and fact and forecast we can in order to develop the best policy we can.

I think it is too early to judge which set of figures would be most appropriate. Figures we were using were based on some forecasts that we were doing based on a . . . I think it was if there was a 20% or 30% reduction in airfares, particularly in the high-speed corridors, we could engage in those kinds of savings, substantial savings if I recall. I do not have the figures in front of me; I will get the document. If there was to be something like a 20% reduction in airfares in the corridor traffic you would have virtually a 30% growth in air traffic. It

[*Traduction*]

terme, mais non pas à court terme. Ainsi, nous avons deux points de vue contraires, l'un qui vient de vous, monsieur, et l'autre qui provient directement des lignes aériennes. Je pourrais citer à l'infini des témoignages obtenus des représentants des lignes aériennes.

Je crois que l'on a créé une confusion énorme dans l'esprit du public et que l'on a fait naître de faux espoirs dans l'esprit des voyageurs en faisant des déclarations comme les vôtres.

Le président: Monsieur le ministre.

M. Axworthy: Monsieur le président, je suis ravi de pouvoir répondre à cette question, car elle me fournit l'occasion de préciser encore une fois à quel moment les initiatives importantes ont été prises.

Nous tentons d'élaborer une politique du transport aérien qui réponde aux recommandations faites par le Comité. Lors de ma dernière comparution, j'ai affirmé qu'il m'appartient et qu'il appartient au gouvernement de mettre au point une politique du transport aérien efficace et convenable qui s'inspire des recommandations du Comité. À l'heure actuelle, nous sommes en train de le faire . . .

M. Mazankowski: Pendant tout ce temps-là, comment proposez-vous d'économiser 300 millions de dollars par an? C'était précisément . . .

Monsieur le président, j'ai posé une question très précise. Je m'attends à ce que la réponse le soit aussi.

Le président: Permettez-lui de terminer.

M. Axworthy: Merci, monsieur le président.

M. Mazankowski a posé plusieurs questions et je vais essayer d'y répondre une à la fois. Il voulait en savoir plus sur les points de vue divergents. Je crois que, justement, nous avons essayé de favoriser au pays un bon débat fondé sur les différentes perspectives. Je n'estime pas que M. Mazankowski devrait suivre servilement les opinions d'une seule compagnie de transport aérien. Accepter sa parole plutôt que la parole d'un autre constituerait une lourde erreur à mon sens. Au Canada, je crois qu'il faut obtenir une grande variété d'opinions, des compagnies de transport aérien, qu'elles soient grandes ou petites, des syndicats, des groupes de consommateurs et du public en général. Voilà pourquoi nous avons mis sur pied les audiences de la CCT.

Cette initiative nous donnera le meilleur échantillon de toutes les opinions et de tous les faits, et nous permettra de faire les prévisions les plus exactes afin d'élaborer la meilleure politique possible.

Il est trop tôt, à mon avis, pour dire quels chiffres sont les plus convenables. Nous avons basé nos chiffres en prévision d'une réduction de 20 ou 30 p. 100 des tarifs du transport aérien, surtout dans les corridors les plus fréquentés. Les économies seraient conséquentes, si je ne m'abuse. Je n'ai pas les chiffres sous les yeux, mais je vais obtenir le document pour vous. Une réduction de 20 p. 100 des tarifs du transport aérien pour les corridors les plus fréquentés entraînerait une augmentation de 30 p. 100 du trafic aérien. Je me souviens que c'était

[*Text*]

was a phenomenal ratio of increase of growth, numbers of people travelling, because you have reduced the price.

I think those are the kinds of objectives I would like to achieve by making the system more open or competitive, but I will not be in a position to make a final conclusion as to the best structural changes or regulatory changes or policy changes that would be required until the hearings are completed, until we have finished our own internal examination and until I have gone to Cabinet for review. As I believe I pointed out in the committee last time, Mr. Chairman, I hope to be in a position to do that in late April and therefore be in a position to come back to this committee sometime in May or June with a full report.

Mr. Mazankowski: Point of order, Mr. Chairman.

The Chairman: Point of order, Mr. Mazankowski.

• 1600

Mr. Mazankowski: I asked a question which used a quote from the minister's statement, saying that Canadians could save $300 million a year in air travel costs under a less regulated system. Is that true? Did you say that? If so, how do you justify it?

The Chairman: Order, please. Mr. Mazankowski, that is not a point of order.

Mr. Mazankowski: Well, it is a perfectly valid point because . . .

The Chairman: It may be a point but it is not a point of order, and there is a difference, Mr. Mazankowski. I have to be mindful of time here and the time available to other members too. I will put you down for a second round.

Mr. Mazankowski: I think it behooves the minister to either deny or to confirm whether that statement was made and that he believes in it.

The Chairman: Well, that is the minister's choice, and I think I gave him ample opportunity to answer.

I am now going to Mr. Flis.

Mr. Mazankowski: Well, then we can only assume that he does not believe what he has stated.

Mr. Flis: Thank you, Mr. Chairman. I hope the minister appreciates what we had to put up with all last summer now, after hearing this exchange. I am very pleased to be in this role, Mr. Chairman, to be able to ask the . . .

The Chairman: Order, please.

Mr. Flis: —minister some questions, put him on the spot, instead of his putting me on the spot all the time.

The first question I would like to ask him is about the Canadian Aviation Safety Board. Maybe he could give the committee an update of whether the chairman, the members are all in place and, if an incident or an accident were to occur

[*Translation*]

une augmentation phénoménale du nombre de passagers à cause d'une simple réduction du prix.

Voilà le genre d'objectif que j'ai à l'esprit lorsque je songe à rendre le système plus ouvert et plus compétitif. Toutefois, je ne serais pas en mesure de dire quels changements structurels, quelles modifications réglementaires ou quels changements de politique pourraient définitivement avoir lieu avant que les audiences ne soient terminées. Il faudrait d'abord mettre fin à notre étude interne et consulter le cabinet à ce sujet. Comme j'ai dit la dernière fois, monsieur le président, j'espère être en mesure de soumettre cette question au cabinet à la fin avril et, donc, vous faire rapport en mai ou en juin.

M. Mazankowski: J'invoque le Règlement, monsieur le président.

Le président: Un rappel au Règlement, monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: J'ai posé une question en citant une déclaration du ministre, qui a dit qu'un système moins réglementé économiserait par année aux Canadiens 300 millions de dollars de frais de transport aérien. Est-ce que c'est vrai? Avez-vous dit cela? Dans ce cas, comment justifiez-vous cette déclaration?

Le président: À l'ordre, je vous en prie. Monsieur Mazankowski, ce n'est pas un rappel au Règlement.

M. Mazankowski: C'est tout à fait justifié puisque . . .

Le président: C'est peut-être justifié, mais ce n'est pas un rappel au Règlement; il y a une différence, monsieur Mazankowski. Je suis forcé de partager le temps dont nous disposons entre tous les députés. Je vous inscris pour le deuxième tour.

M. Mazankowski: Je crois que le ministre doit absolument nier ou confirmer cette déclaration et nous dire s'il le croit.

Le président: C'est au ministre de décider, je crois d'ailleurs lui avoir donné tout le temps de répondre.

Je donne maintenant la parole à M. Flis.

M. Mazankowski: Eh bien, nous allons devoir supposer qu'il ne croit pas lui-même ce qu'il a dit.

M. Flis: Merci monsieur le président. Après avoir entendu cette discussion, le ministre doit comprendre maintenant ce que nous avons dû supporter tout l'été dernier. Monsieur le président, c'est un plaisir d'avoir changé de rôle et de pouvoir poser . . .

Le président: À l'ordre, je vous en prie.

M. Flis: . . . quelques questions au ministre, de pouvoir le mettre sur la sellette, au lieu que ce soit le contraire.

Pour commencer, je veux lui parler du Bureau canadien de la sécurité aérienne. Peut-il nous dire si le président et les membres du bureau sont tous nommés, et si un incident ou un

[*Texte*]

tomorrow, which process would be put into place to investigate such an accident or incident?

The Chairman: Mr. Minister.

Mr. Axworthy: Mr. Chairman, we have taken some very important initial steps; perhaps the most important was the appointment of Mr. Bernard Deschênes as the Chairman of the Canadian Aviation Safety Board. I think his work is probably well known to members of this committee because he has been actively involved in aviation safety matters for many years, and is just now completing a study on marine safety that will be given to me in a matter of a few weeks. He is in the position now of reviewing a number of the procedural and administrative requirements. We would be establishing the Canadian Aviation Safety Board in Montreal with a small staff, I think somewhere in the neighbourhood of about 25 or 30, to begin operation. The larger complement of air inspectors and so on would move over a period of time. However, a number of regulations have to be developed, outlining the authorities of the Canadian Aviation Safety Board. We could not complete those until Mr. Deschênes was in place. He is now working on those with officials from the department. It would take, I would think, another month or two to complete the development of those regulations and then to get the office set up, so we would see the full operation of the Canadian Aviation Safety Board by late this summer.

The Chairman: Mr. Flis.

Mr. Flis: Thank you. I wonder whether the minister or the officials have had time to study this Bill in some depth now, and whether they see a similar model working for the other two modes, surface and marine. Can we see, for example, a Canadian marine safety board or a Canadian surface safety board?

Mr. Axworthy: As I indicated, Mr. Deschênes will be submitting a report that will contain recommendations on how to improve marine safety substantially. I cannot predict what the recommendations in that report will be, but I think it, again, would follow the same principle that it is important to have an independent agency available to do investigations. Now, whether that leads to the logical conclusion that if we are going to have one in safety and one in air, that there should be some combination thereof, I think is a matter that I would certainly be favourably inclined to accept, but I would want to see his report first. I believe, and some of you have been around this longer than I have, a bill was tabled in 1980-81 that talked about one central inspection safety agency, but was then withdrawn later on. I think the idea has real merit.

The Chairman: Mr. Flis.

Mr. Flis: Still on the subject of safety, Mr. Chairman, the minister well knows the concern that people living in the Metropolitan Toronto area have about transporting dangerous goods through that city.

[*Traduction*]

accident se produisait demain, comment se déroulerait l'enquête sur l'accident ou l'incident en question?

Le président: Monsieur le ministre.

M. Axworthy: Monsieur le président, nous avons pris d'importantes mesures préliminaires, la plus important étant peut-être la nomination de M. Bernard Deschênes au titre de président du Bureau canadien de la sécurité aérienne. Ces travaux sont probablement bien connus des membres du Comité; en effet, depuis des années il s'occupe activement de sécurité aérienne et il vient de terminer une étude sur la sécurité maritime, qui doit me parvenir dans quelques semaines. En ce moment il remet en question les exigences administratives et la procédure. Nous avons l'intention d'installer le Bureau canadien de la sécurité aérienne à Montréal avec un personnel de 25 ou 30 personnes pour commencer. Avec le temps, d'autres inspecteurs aériens viendront s'y ajouter. Toutefois, un certain nombre de règlements doivent être adoptés pour cerner les pouvoirs du Bureau canadien de la sécurité aérienne. Cela ne pouvait être terminé tant que M. Deschênes n'était pas nommé. Actuellement il travaille à ces règlements avec des gens du Ministère. Je pense qu'il faudra encore un mois ou deux pour les terminer, puis pour organiser le bureau, qui devrait fonctionner d'ici la fin de cet été.

Le président: Monsieur Flis.

M. Flis: Merci. J'imagine que le ministre et ses collègues ont dû avoir le temps d'étudier ce bill de façon approfondie; est-ce qu'ils envisagent des bureaux de ce genre pour les deux autres modes de transport, de surface et maritime. Par exemple, peut-on s'attendre à voir un jour un Bureau canadien de la sécurité maritime ou un Bureau canadien de la sécurité des transports de surface?

M. Axworhty: Comme je l'ai dit, M. Deschênes doit soumettre un rapport qui contienne des recommandations sur la sécurité maritime. Je ne peux pas prédire la nature de ces recommandations, mais j'imagine qu'encore une fois ce même principe reviendra, qu'il est important d'avoir un organisme indépendant pour faire des enquêtes. Maintenant, reste à savoir si cela conduira à la conclusion logique qu'il nous faut un bureau pour la sécurité aérienne et un autre pour la sécurité maritime, ou alors un bureau qui regrouperait tous ces secteurs: personnellement, j'aurais tendance à préférer cette dernière solution, mais je tiens à voir le rapport avant tout. Ceux d'entre vous qui étaient ici avant moi doivent se souvenir d'un bill, qui avait été déposé en 1980-1981 et qui prévoyait la création d'un organisme central d'inspection de la sécurité; ce projet fut plus tard abandonné. L'idée avait beaucoup de mérite.

Le président: Monsieur Flis.

M. Flis: Toujours à propos de sécurité, monsieur le président, le ministre sait à quel point les gens de la région métropolitaine de Toronto s'inquiètent de voir que des produits dangereux traversent cette ville.

[*Text*]

• 1605

In my role as Parliamentary Secretary I met with a group called M-TRAC, who claimed they represent all the municipalities of Metropolitan Toronto and have all their support. They have made certain recommendations, such as trains reducing their speed limit when they are carrying dangerous goods through the City of Toronto. Another concern they had was that the empties the trains carry are just as dangerous as, if not more dangerous than, the full cars. Another recommendation they had was, was the minister prepared to move the track through the northern region of Toronto.

Now it is my understanding, Mr. Minister, that you did meet with this group. I am wondering if you could give the constituents of Toronto some assurance that they do not have to fear a major disaster such as the kind they had in Mississauga.

Mr. Axworthy: Mr. Chairman, first let me say that in Mr. Flis's case I should take the opportunity publicly to acknowledge his service as a Parliamentary Secretary in this very demanding department and to indicate that his service in both addressing some of these issues and in fact finding solutions to them is one that should be well recognized. I want publicly to compliment him for his service over the past two years in a very demanding role.

The Chairman: Hear, hear.

Mr. Axworthy: Perhaps one of the areas where he was most active as a member from the Toronto area was in bringing together a number of initiatives that are designed to improve safety in the transportation of dangerous goods, which I also consider to be one of the really critical priorities this department must face. I think we have a wide range of safety issues before us and in front of us, but the one of transportation of dangerous goods to my mind represents one of the most serious, one that will require perhaps very strong identification of interests between the government and the railroads and the communities which are affected, as well as the industry which is shipping dangerous goods.

About that response, three major initiatives are presently under way. First, as Mr. Flis would know, the CTC is presently holding hearings in Toronto, addressing itself to the question of empty cars and speed limits, which are related subjects. So we would obviously want to see what findings they arrive at before any action is taken.

However, I have asked the new Inspector General for Transportation Safety, Mr. Thorneycroft, to undertake his own investigation, and he has been in contact with the community groups, groups like M-TRAC and others, to determine what their concerns are. We have had some interesting and fascinating meetings to ensure that the public side of that was properly looked at; and he is now engaged in those kinds of examinations. He will be reporting directly to me on those matters, so if he can make some conclusions from the position of objectivity that he occupies, where he is not tied into the existing system, then we will be in a position to act.

[*Translation*]

Lorsque j'étais secrétaire parlementaire, j'ai rencontré les membres d'un groupe, qui s'intitule M-TRAC et qui prétend représenter toutes les municipalités du Toronto Métropolitain et être pleinement autorisé à le faire. Ils ont formulé certaines recommandations, par exemple réduire les limites de vitesse des trains qui transportent des produits dangereux dans la ville de Toronto. Ils disent également que les réservoirs vides transportés par les trains sont tout aussi dangereux, sinon plus, que les wagons pleins. Ils aimeraient savoir également si le ministre n'accepterait pas de déplacer les voies et de les réinstaller dans le nord de Toronto.

Monsieur le ministre, je pense que vous avez rencontré les membres de ce groupe. Pouvez-vous rassurer les gens de Toronto, leur dire qu'ils n'ont pas à craindre un désastre majeur comme celui de Mississauga.

M. Axworthy: Monsieur le président, je veux commencer par remercier publiquement M. Flis pour les bons services qu'il a rendus lorsqu'il était secrétaire parlementaire de ce ministère particulièrement exigeant. Nous sommes très conscients des services qu'il a rendus, des problèmes qu'il a abordés et des solutions qu'il a trouvées; je tiens à le féliciter publiquement pour ce qu'il a fait pendant ces deux années-là à un poste très exigeant.

Le président: Bravo, bravo.

M. Axworthy: Comme il représente lui-même une circonscription de la région de Toronto, il a participé à plusieurs initiatives destinées à améliorer la sécurité des transports des produits dangereux; je suis d'ailleurs moi-même convaincu que c'est une des grandes priorités de ce ministère. Nous nous heurtons à toute une série de problèmes de sécurité, mais celui du transport des produits dangereux est probablement le plus grave d'entre eux, c'est un problème qui exigera une grande concentration de la part du gouvernement, des chemins de fer, des collectivités affectées, ainsi que des industries qui transportent des produits dangereux.

Actuellement, trois initiatives principales ont été prises. Premièrement, comme M. Flis doit le savoir, la C.C.T. tient actuellement des audiences à Toronto et s'occupe, entre autres choses, du problème des wagons vides, et des limites de vitesse, sujets qui sont liés. Avant de prendre d'autres mesures, il faudra bien sûr voir les conclusions de ces audiences.

Toutefois, j'ai déjà demandé au nouvel inspecteur général de la Sécurité des transports, M. Thorneycroft, de faire sa propre enquête, et il a pris contact avec les groupes d'intérêt, par exemple le M-TRAC et d'autres, pour connaître leurs préoccupations. Nous avons eu des séances passionnantes, où nous avons voulu nous assurer que les intérêts du public étaient bien défendus. L'inspecteur poursuit ces travaux. Il doit me faire part directement de ses conclusions et, étant donné qu'il a une position d'objectivité et qu'il n'est pas influencé par le système actuel, s'il peut formuler des recommandations, nous devrions pouvoir agir.

[*Texte*]

Thirdly, I felt it was very important also to convene an ongoing group of railway officials and industry representatives to meet with me to start discussing the future. Rather than trying to deal with it with a series of *ad hoc* remedial measures, I thought it was important to look at the longer-term future, as we constantly find an expansion of dangerous goods. We are in a society where there has been an incredible proliferation of various chemicals and commodities that have danger attached to them. We are going to have to look at a longer-term program. Both the railways and the industry have agreed to join in that kind of advisory council, and we are presently forming—I think the terms of reference have been drafted and accepted, and we would hope to hold the first meetings in a matter of a month or two.

Mr. Flis: Thank you.

Another important work of this committee, as you know, Mr. Chairman, was the passage of the Canada Ports Corporation Bill, and again, in my previous role I had the privilege of visiting the terminals in Prince Rupert and I was very excited about the whole future of Canada when I saw the kind of terminals Canada has built up there, and of course they have been lobbying for Canada Ports Corporation status. I apologize to the Minister for not giving him advance notice, but I am wondering whether he could give us a status report. Are there any more ports now that have come under the Canada Ports Corporation Act? Specifically, I am interested in Prince Rupert.

• 1610

Mr. Axworthy: Mr. Chairman, just last Friday we announced the adoption of two new port corporations in Canada, in Prince Rupert and Halifax. I think in both these cases they will be in a position to undertake the kind of management and development that has been exhibited in those other three ports that we have established. We have taken a major step forward and I am very pleased to report to the committee that the very extensive work that they undertook in developing that idea is, in fact, working out in practice.

Mr. Flis: Do I have time for another question, Mr. Chairman?

The Chairman: You have four minutes left.

Mr. Flis: I have just come from the House of Commons to this committee. I had been listening to a debate on a private member's Bill there on small business. A member of the opposition was attacking the Minister of Transport on his policy of deregulation. He said something to the effect that as long as the Minister keeps making these statements on deregulation he is going to cause insecurity in the transport industry, etc., etc.

Mr. Axworthy: I am sorry, who said that, Mr. Chairman?

Mr. Flis: It was an opposition Member in the House of Commons during the debate that is going on now.

[*Traduction*]

Troisièmement, j'ai pensé qu'il était très important de convoquer de façon régulière des représentants des chemins de fer et de l'industrie pour commencer à discuter de l'avenir. Cela vaudrait beaucoup mieux que de continuer à prendre des mesures ad hoc pour remédier à des problèmes qui existent déjà. Nous devons commencer à nous interroger sur l'avenir à long terme, car le trafic des produits dangereux ne cesse d'augmenter. En effet, nous vivons dans une société où les produits chimiques prolifèrent d'une façon incroyable, toute une série de produits qui sont potentiellement dangereux. Nous avons donc besoin d'un programme à long terme. Les chemins de fer et l'industrie ont accepté de participer à ces conseils consultatifs et, en ce moment, nous sommes en train de le constituer. Son mandat a déjà été rédigé et accepté et nous espérons pouvoir nous réunir pour la première fois dans un mois ou deux.

M. Flis: Merci.

Comme vous le savez, monsieur le président, une des tâches importantes de ce comité a été d'adopter le bill sur la Société des ports canadiens. Lorsque j'étais secrétaire, j'ai eu le privilège de visiter le terminal de Prince Rupert et, quand j'ai vu ce que le Canada construisait là-bas, je n'ai pas pu m'empêcher de m'enthousiasmer. Evidemment, Prince Rupert essaie d'obtenir le statut de la Société des ports canadiens. Que le ministre veuille bien m'excuser si je ne lui ai pas envoyé un préavis de cette question, mais j'aimerais qu'il nous dise où en sont les choses. Est-ce que de nouveaux ports relèvent maintenant de la Société canadienne des ports? Je m'intéresse plus particulièrement à Prince Rupert.

M. Axworthy: Monsieur le président, vendredi dernier nous annoncions justement la création de deux nouvelles sociétés portuaires au Canada, Prince Rupert et Halifax. Dans ces deux cas, je crois qu'il sera possible de reprendre le modèle d'administration et de développement que l'on a déjà vu dans les trois autres ports déjà établis. C'est donc un grand pas en avant, et je suis heureux de pouvoir dire aux membres du Comité que tout le travail qu'ils ont accompli au moment de la conception du projet est en train de porter fruit dans la pratique.

M. Flis: Monsieur le président, est-ce que j'ai le temps de poser une autre question?

Le président: Il vous reste quatre minutes.

M. Flis: Je suis venu ici directement de la Chambre des communes. J'ai écouté un débat sur un bill d'un député sur les petites entreprises. Un membre de l'opposition s'en prenait au ministère des Transports pour sa politique de déréglementation. Il a dit que tant que le ministre ferait ses déclarations sur la déréglementation, il aggraverait l'insécurité qui règne dans l'industrie des transports, etc.

M. Axworthy: Pardon, monsieur le président, mais qui a dit cela?

M. Flis: Un député de l'opposition à la Chambre des communes pendant le débat qui est en cours.

[*Text*]

Mr. Axworthy: Which party?

Mr. Flis: I must say that it was a member of the Tory Party. What response has the Minister received to date? Usually when you make a very wrong move or a very good move you get a flood of letters and phone calls. Since you have made your announcement on your attempts to deregulate, what has been the public response? Are the Tory Members here leading the public astray, are they misleading them by statements such as the one we just heard 40 minutes ago in the House of Commons?

Mr. Axworthy: Mr. Chairman, I am certainly astonished to hear that a member of the Conservative Party, dedicated to the principles of free enterprise, would be attacking a program that is designed to make a system more competitive, more open, to give more influence back to management to make decisions. I think it is probably time for Mr. Mazankowski, as Transport critic, to hold another caucus amongst his members and get them into line, so that they at least would be consistent in their philosophical approach with all of us.

I am not here, Mr. Chairman, to give advice to the Conservative Party . . . heaven forbid! The fact is that I think it is time for a change in airline policy. That was certainly the very strong tone and content of the report of this committee, which I think represented all points of view except one, therefore we are following very much that line of action to put a policy in place now.

I think it is unfortunate that some people across the country have attempted to raise false cries of alarm, talking about the great chaos in the system in the United States. What is interesting, Mr. Chairman, if you have looked at the figures that were just reported yesterday, is that our own airline industry suffered a 6.9% decline in traffic during 1983, while at the same time the United States' system was growing by about 10% to 15%. There was a very large disparity in terms of the growth patterns between those two industries. I think perhaps the central issue we must focus on is how to restore some health, vitality and growth to our airline industry. Obviously the key question is price and one of the deterrents to price is the fact that there is a regulatory system that allows a number of costs to be passed through without examination as to their efficiencies.

I guess we can expect sometimes that people who have benefited from the status quo will make those kinds of claims, but I do not think most Canadians would buy that, because they know, perhaps better than anyone, that it is very expensive to fly and that there is a cheaper way to do it, a more efficient way of doing it. If we can achieve that by the kind of policies we are developing, I think we will have provided a lesson, not just for the airline industry but perhaps for other sectors of the economy; that to get the economy growing again, we are going to have to alter substantially the ways in which we do business

• 1615

The Chairman: Thank you, Mr. Flis. I will put you down for the next round, if you like.

[*Translation*]

M. Axworthy: De quel parti?

M. Flis: Je dois avouer qu'il s'agissait d'un député conservateur. Quelle a été la réaction jusqu'à présent? D'ordinaire lorsqu'on se trompe totalement ou bien lorsqu'on fait quelque chose de particulièrement bien, on est submergé sous le courrier et les coups de téléphone. Depuis que vous avez annoncé cette déréglementation, quelle a été la réaction du public? Est-ce que les conservateurs essaient de tromper le public, de l'induire en erreur par des déclarations comme celles que j'ai entendues il y a 40 minutes à la Chambre des communes?

M. Axworthy: Monsieur le président, je suis renversé d'entendre qu'un membre du parti conservateur, un parti qui se dévoue aux principes de la libre entreprise, s'en prenne à un programme justement fait pour rendre le système plus concurrentiel, plus ouvert, pour donner plus de latitude à l'industrie. M. Mazankowski, qui est critique des Transports, fera peut-être bien de convoquer son caucus et de le rappeler à l'ordre pour réaliser une certaine uniformité idéologique.

Monsieur le président, je ne suis pas là pour donner des conseils au parti conservateur, que Dieu m'en garde! Cela dit, à mon avis le temps est venu de changer la politique sur les lignes aériennes. C'est certainement ce que ce Comité a conclu dans son rapport qui exprimait tous les points de vue, à l'exception d'un seul, et le temps est venu d'appliquer cette politique.

Il est regrettable, en effet, que certains aient essayé de pousser des cris d'alarme injustifiés, de parler de l'anarchie qui règne aux États-Unis. Monsieur le président, quand on regarde les chiffres que nous avons reçus hier, il est intéressant de constater qu'en 1983, notre industrie aérienne a connu une baisse de traffic de 6.9 p. 100, pendant que celle des États-Unis connaissait une croissance de 10 à 15 p. 100. Autrement dit, le schéma de croissance est très différent entre les deux industries. Le gros problème est probablement de restaurer notre industrie aérienne, de lui donner une nouvelle vitalité et une nouvelle croissance. Evidemment, la question-clé, c'est celle du prix, et un des problèmes, c'est un système réglementé qui permette de répercuter un certain nombre de coûts sans remettre en question leur justification.

Il y a des gens qui jusqu'à présent ont profité du statu quo, et bien sûr, ce sont eux qui sonnent l'alarme, mais la plupart des Canadiens ne les croiront pas parce qu'ils savent, peut-être mieux que quiconque, combien il en coûte de voyager par air, et ils savent également qu'il y a un moyen de le faire à meilleur compte. Si nous pouvons y parvenir grâce au genre de politiques que nous élaborons, je crois que ce sera une leçon, non seulement pour les compagnies aériennes mais peut-être également pour d'autres secteurs de l'économie; pour faire redémarrer l'économie, il va nous falloir sensiblement modifier nos façons de faire.

Le président: Merci, monsieur Flis. Je vous redonnerai la parole au prochain tour.

[*Texte*]

Mr. Flis: The opposition gets 40 minutes?

The Chairman: Mr. Flis, I realize sometimes there is a little unequal distribution, but I am going to try to do better to make sure there is not.

Mr. Benjamin is next, and I guess maybe I should issue the warning before he starts that I am going to stick to the 15 minutes. Also, I guess, I should say that if the line of questioning that we have heard so far today continues, the public may get the impression that we are political in this committee.

Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, you might equalize the ill distribution before you start sticking to the 15 minutes.

The Chairman: I will start your time now, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: I would like to ask the Minister, through you Mr. Chairman, the Air Transport Association of Canada, which is all the airlines, has sent out a manual of cabin attendant training programs approved by the Ministry of Transport, which calls for, and is adhered to by the airlines, a four to six-week training program for flight attendants, including about 50% of that time on safety and emergency procedures. Can I take it from the Minister that his inspectors, those who monitor the training program, monitor it on the basis of the Air Transport Association of Canada's manual on cabin attendant training programs which was approved by the Minister?

The Chairman: Mr. Benjamin, before the Minister answers—and I am not in any way making any judgment on your questioning—I just want to inform you that last week when we had the Air Administration here that issue was raised quite extensively by your colleague.

Mr. Benjamin: I have the *Minutes*.

The Chairman: Very good.

Mr. Benjamin: This is a follow-up.

The Chairman: Mr. Minister.

Mr. Axworthy: Mr. Chairman, the Ministry of Transport has its own manuals to set out the proper procedures for training of flight attendants. I am not sure exactly what the document is that Mr. Benjamin is referring to. If he wants to submit a copy, we would be glad to see it.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, as a result of questions asked by Mr. Parker of Mr. Sinclair on March 13 in the *Minutes* of this committee, I want to ask the Minister whether it is consistent with the policy of his Department that the monitoring of training programs for flight attendants, as approved by the Ministry and put out by the Air Transport Association of Canada, calling for four to six weeks training periods, includes approving four or five day training periods for flight attendants by any given airline?

Mr. Axworthy: Mr. Chairman, I would have to ask Mr. St. John from the Air Administration to answer that. I could not tell him in detail exactly how many days the air flight training

[*Traduction*]

M. Flis: L'Opposition a 40 minutes?

Le président: Je reconnais, monsieur Flis, que la répartition du temps n'est pas toujours égale, mais j'essayerai de faire mieux.

C'est à M. Benjamin et peut-être qu'avant qu'il ne commence, je devrai l'avertir que je le limiterai à 15 minutes. D'autre part, si nous continuons à poser ce genre de questions, j'ai bien peur que l'on ait l'impression que ce Comité est très politique.

Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, peut-être devriez-vous équilibrer la répartition du temps avant de me limiter à 15 minutes.

Le président: Je calcule votre temps à partir de maintenant, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le ministre, l'Association des transports aériens du Canada, c'est-à-dire de toutes les compagnies aériennes, a envoyé un manuel de formation des agents de cabine approuvé par le ministre des Transports qui prévoit un programme de formation de quatre à six semaines, dont environ 50 p. 100 du temps est consacré à la sécurité et aux mesures d'urgence. Le ministre peut-il me confirmer que ces inspecteurs, que ceux qui contrôlent le programme de formation, le contrôlent en suivant ce manuel?

Le président: Monsieur Benjamin, avant que le ministre ne réponde—et je ne critique pas votre question—je dois vous informer que la semaine dernière lorsque nous avons reçu l'administration aérienne, votre collègue a beaucoup insisté sur ce sujet.

M. Benjamin: J'ai le procès-verbal.

Le président: Très bien.

M. Benjamin: C'est une question complémentaire.

Le président: Monsieur le ministre.

M. Axworthy: Monsieur le président, le ministère des Transports a ses propres manuels pour la formation des agents de cabine. Je ne sais pas exactement de quel document parle M. Benjamin. S'il veut m'en fournir un exemplaire, nous nous ferons un plaisir de le regarder.

M. Benjamin: Monsieur le président, suite aux questions posées par M. Parker à M. Sinclair le 13 mars, devant ce comité je demande au ministre s'il est conforme à la politique de son ministère que le contrôle des programmes de formation pour les agents de l'air, tel qu'il a été approuvé par le ministère et présenté par l'Association des transports aériens du Canada, qui prévoit de quatre à six semaines de formation inclut des périodes de formation de quatre à cinq jours données par les compagnies aériennes?

M. Axworthy: Monsieur le président, je demanderais à M. St. John de l'Administration aérienne de répondre. Je ne puis lui dire exactement combien de jours recommande le manuel

[*Text*]

manual recommends. Perhaps, for the sake of accuracy, Mr. St. John could answer that.

The Chairman: Mr. St. John.

Mr. R.P. St. John (Deputy Administrator, Canadian Air Transportation Administration, Department of Transport): Mr. Chairman, we establish the standards which the cabin attendants must meet. We do not necessarily establish the length of time, which the carrier takes to meet those standards. Some carriers perhaps take weeks; perhaps they teach their cabin attendants one or two hours a day and therefore it takes three or four weeks to train them; other carriers might take an 8-hour day and therefore take four or five days. In the case referred to by Mr. Benjamin, we have had our inspectors on the scene since the inception of the training program. We are completely satisfied that the cabin attendant training program established meets our standards.

• 1620

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I would like to ask the Minister or one of his officials if a training program that is four to five days long, eight hours a day, is equivalent to the four- to six-week one. The Air Transport Association of Canada manual lays out the training procedures.

Mr. Chairman, we are into deregulation here of the worst kind. The ministry is playing fast and loose with the safety and the lives of Canadian passengers and employees of airlines.

By the way, Wardair complies with this in its normal training programs—four to six weeks. How is it now Wardair is trying to train 200 people in Miami on a four- or five-day program and compressing one week's training, eight hours a day, into one day? How does that meet the standards that are approved by the Ministry of Transport and laid out by the Air Transport Association of Canada, which is all the commercial airlines, including Wardair? How is that acceptable? How does that meet the standards you claim?

Mr. Axworthy: Mr. Chairman, before I ask Mr. St. John to answer on the specifics, I would want to introduce a caution into the exchange with Mr. Benjamin. He has made some quite inflammatory charges. I do not think that is either proper or responsible, under the circumstances. If he wants to ask questions about it, we would be very pleased to answer; but he should not make an adjudication or judgment before he has heard the response. In the area of safety, when an elected official begins making charges like that without having them fully justified, he can scare a lot of people. That is not the way we should proceed in this committee—by making those charges—until they have a proper chance.

If there were any kind of declension in safety standards, then I would be the first to respond to it. But I do not think members of this committee—and I am not trying to lecture, Mr. Chairman. I just know that oftentimes these remarks are

[*Translation*]

de formation des agents de vol. M. St. John pourrait peut-être donc répondre.

Le président: Monsieur St. John.

M. R.P. St. John (sous-administrateur, Administration canadienne du transport aérien, ministère des Transports): Monsieur le président, nous fixons les normes que doivent respecter les agents de l'air. Nous ne fixons pas nécessairement le temps qu'il faudra à un transporteur pour satisfaire à ces normes. Pour certains, il leur faut des semaines, s'ils donnent d'une heure à deux heures de formation par jour à leurs agents; pour d'autres, quatre ou cinq journées de huit heures. Dans le cas dont parle M. Benjamin, nos inspecteurs sont sur place depuis le début du programme de formation. Nous sommes absolument convaincus que le programme de formation des agents de cabine satisfait à nos normes.

M. Benjamin: Monsieur le président, je demanderai au ministre ou à un de ses fonctionnaires si un Programme de formation de quatre ou cinq journées, à raison de huit heures par jour, équivaut à un programme de quatre à six semaines. L'Association des transports aériens du Canada a précisé dans son manuel les méthodes de formation.

Monsieur le président, il s'agit là de la pire espèce de dérèglementation. Le Ministère joue avec la sécurité des voyageurs canadiens et des employés des compagnies aériennes.

D'ailleurs, Wardair se conforme à cette norme dans ses programmes normaux de formation qui durent de quatre à six semaines. Comment se fait-il que cette compagnie essaie maintenant de former 200 personnes à Miami à l'occasion d'un programme de quatre ou cinq jours et de comprimer en une journée le programme de formation d'une semaine à raison de huit heures par jour? En quoi cela satisfait-il aux normes approuvées par le ministère des Transports et établies par l'Association des transporta aériens du Canada, c'est-à-dire toutes les compagnies aériennes commerciales, y compris Wardair? Comment cela peut-il être acceptable? Comment cela satisfait-il aux normes?

M. Axworthy: Monsieur le président, avant de demander à M. St. John de répondre au détail de la question, j'aimerais faire une mise en garde. M. Benjamin vient de porter des accusations assez graves. Ce n'est à mon avis ni normal ni sage dans les circonstances. S'il veut poser des questions, nous ne demandons pas mieux que de lui répondre mais qu'il ne porte pas de jugement avant d'avoir la réponse. En matière de sécurité, lorsqu'un élu commence à porter des accusations semblables sans les justifier pleinement, il peut effrayer beaucoup de monde. Ce n'est pas la façon de procéder en Comité. Qu'il ne fasse pas de telles accusations tant qu'il n' a pas les données voulues.

S'il y avait un problème de sécurité, je serais le premier à répondre. Je ne pense pas toutefois que les membres du Comité, devraient se livrer à ce genre d'accusations. Je sais trop bien que ces remarques sont souvent entendues par la

[*Texte*]

picked up by the public. It causes a great deal of consternation, and it should not be done until we have a look at the facts. If we determine something is wrong, then we will change it immediately. But I would simply ask Mr. Benjamin maybe to couch his remarks in that kind of context.

In that case I will ask Mr. St. John to respond to the details.

Mr. Benjamin: If I might answer, then why is all of a sudden a five-day course acceptable, instead of a four- to six-week one?

The Chairman: Mr. St. John.

Mr. St. John: Mr. Chairman, I have not seen the proposed course or curriculum established by ATAC. The Transport Canada standards refer simply to cabin attendant performance in safety. That is how they handle passengers in an emergency, how they get them through the exits, and that sort of thing. It does not include the other roles that cabin attendants normally perform, such as comfort to passengers, the serving of meals and coffee, and that sort of thing. I would rather suspect that the ATAC manual dwells to a great extent on those issues. We are completely satisfied that the five-day training course which has been established by Wardair meets Transport Canada's safety standards.

The Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I would like to know how you or any other member of this committee, or employee of the Department of Transport, or any other air traveller, would feel with an attendant who has been trained for five days if they were on that aircraft in Calgary this morning. In five days—amongst other things . . . minimum requirements—emergency evacuation drills; one day of those five days will be an emergency evacuation drill.

• 1625

Do you mean to tell me that someone with five days of training to serve booze and meals, emergency evacuation, can know how to look after people who have heart conditions, fractures, dislocations, burns, scalds, breathing, asthma, head injuries, childbirth, abdominal injuries, tourniquets, toothache, strokes, apoplexy and what not—that this five days that Mr. Ward is doing in Miami equals what even Wardair does with their regular employees as well as all the other airlines that take four to six weeks? Do you mean to tell me that those five days of training equal what is a normal four- to six-week course?

The Chairman: Mr. Benjamin, were you putting that question to me or to the officials?

Mr. Benjamin: The whole damn works of them.

The Chairman: I am afraid I am not a safety expert so I will leave it to the officials.

Mr. Benjamin: I am doing this through you, Mr. Chairman.

[*Traduction*]

population. Cela concerne tout le monde et il faudrait au moins attendre d'avoir tous les faits. Si nous constatons que quelque chose ne va pas, nous le changerons immédiatement. Je demanderai donc simplement à M. Benjamin de présenter ses observations en tenant compte de ce contexte.

Je laisserai maintenant M. St. John répondre aux détails de la question.

M. Benjamin: Si vous me permettez de répondre, pourquoi accepte-t-on tout d'un coup un cours de cinq jour plutôt qu'un cours de quatre à six semaines?

Le président: Monsieur St. John.

M. St. John: Monsieur le président, je n'ai pas vu le cours proposé ou établi par l'association. Les normes de Transport Canada portent simplement sur la sécurité et les agents de cabines. La façon dont ils se débrouillent avec les voyageurs en cas d'urgence, comment ils les font prendre les sorties de secours, ce genre de choses. Cela n'influt pas sur les autres rôles des agents de cabines comme le confort des voyageurs, le service des repas et du café, ce genre de choses. Je suppose que le manuel de l'Association insiste beaucoup sur ces questions. Nous sommes tout à fait convaincus que le cours de cinq jours établit par Wardair satisfait aux normes de sécurité de Transport Canada.

Le président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, je me demande ce que vous ou tout autre membres du Comité ou encore tout employé du ministère des Transprots ou tout voyageur aérien penserait d'un agent de cabine qui a été formé pendant cinq jours s'il avait été à Calgary ce matin. En cinq jours, le minimum serait de faire un exercice d'évacuation en cas d'urgence; cela prendrait une journée.

Voulez-vous dire que quelqu'un qui a appris pendant cinq jours à servir de la boisson et des repas, l'évacuation en cas d'urgence, sait comment s'occuper des gens qui ont des problèmes cardiaques, des fractures, des dislocations, des brûlures, des problèmes de respiration, de l'asthme, des blessures à la tête, des accouchements, des blessures abdominales, des tourniquets, des maux de dent, des attaques, des crises d'apoplexie, etc? Comment peut-on dire que ces cinq journées de cours organisés par M. Ward à Miami équivalent à ce que même Wardair fait pour ses employés réguliers comme toutes les autres compagnies aériennes en quatre à six semaines? Voulez-vous dire que cette formation de cinq jours équivaut à ce cours normal de quatre à six semaines?

Le président: Monsieur Benjamin, est-ce à moi ou aux fonctionnaires que vous posez cette question?

M. Benjamin: À eux tous.

Le président: Je crains de ne pas être un expert en matière de sécurité si bien que je laisserai les fonctionnaires répondre.

M. Benjamin: C'est par votre intermédiare, monsieur le président.

[*Text*]

Mr. Axworthy: Thank you, Mr. Chairman.

I think first I would want to point out to Mr. Benjamin that the long list of ailments he has put forward would normally require someone to take three years of medical school to be appropriate in terms of the detail. The flight attendants are trained to respond to an emergency situation or where there is an individual problem caused by the illness, not how they are going to solve it.

I want to give Mr. Benjamin assurances. I think my own office has just very recently met with the representatives of the attendants' association to hear their concerns, and we indicated to them that we would monitor very closely, which we are now doing. We have inspectors in place in Florida. If there are any kinds of infractions or alleged infractions, we will investigate them and we will ensure that the safety requirements are met. I will make no compromise on that, Mr. Chairman. I can assure Mr. Benjamin of that.

I guess that is a key question. We will undertake to investigate and inquire as to any of the allegations that are made, and if Mr. Benjamin or those advising him want to specify those then I will personally see that they are done.

The Chairman: Mr. Benjamin, you have about four minutes left.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, Air Canada tried this once. Wardair is trying it now for the second time. Air Canada was threatened with legal action by the Ministry of Transport, just on their one-day recurrence training being inadequate.

It is all laid out here. These are emergencies that the flight attendants can deal with on a temporary basis.

I have a document here that deals with a heart attack victim, Edmonton to Hawaii. One of these five-day-wonder flight attendants, when asked about oxygen, said: I do not think we have any aboard. That was one of Wardair's five-day wonders. That patient stayed in the hospital extra time because of a lack of oxygen provided during a heart attack on the aircraft in flight.

Are you going to continue, Mr. Minister, to allow this substandard, inadequate training to go on by Wardair or anybody else? You cannot have a fully trained flight attendant in less than a four- to six-week course. Sixty of these 200 trainees in Miami have failed already. That is a pretty high proportion.

Mr. Axworthy: Mr. Chairman, if Mr. Benjamin is citing a specific incident, I think to be fair to us he should give us the exact time and place and event because it is my understanding that the people being trained under the new procedures are not in fact in operation yet. If he has evidence to the contrary by the incident he showed, then he should give that to us, and I would again undertake to ensure that it was personally investigated.

We want again to reiterate and underline that on the safety issue there will be no laxity whatsoever. We are finding that in cases where there are labour disputes between management

[*Translation*]

M. Axworthy: Merci, monsieur le président.

Je vais tout d'abord signaler à M. Benjamin que la longue liste de maladies qu'il vient de nous donner exigera probablement trois ans d'étude en médecine. Les agents de cabine sont formés pour répondre aussi aux situations d'urgence ou à un problème particulier causé par une maladie mais il ne s'agit pas savoir guérir le mal.

Je vais rassurer toutefois M. Benjamin. Mon propre bureau à très récemment eu une rencontre avec les représentants de l'Association des agents de l'air à qui nous avons déclaré que nous surveillerons de très près la chose. Nous avons des inspecteurs sur les lieux en Floride. S'il y a des infractions réelles ou supposées, nous ferons enquête et ferons en sorte que les conditions de sécurité soient respectées. Je ne ferai pas de compromis là-dessus, monsieur le président. Je puis en assurer M. Benjamin.

Je crois que c'est là une question clé. Nous nous engagerons à faire enquête sur toute accusation portée et si M. Benjamin ou ceux qui le conseillent veulent préciser les leurs, je veillerai personnellement à ce que cela soit fait.

Le président: Monsieur Benjamin, vous avez encore environ quatre minutes.

M. Benjamin: Monsieur le président, Air Canada a déjà essayé cela une fois. Wardair l'essaie pour la deuxième fois. Air Canada a été menacé de poursuites par le ministère des Transports à propos de l'insuffisance des journées de formation périodiques.

C'est très clair. Il s'agit d'urgences auxquelles doivent faire face les agents de l'air.

J'ai ici un document qui traite d'une victime d'attaque entre Edmonton et Hawaii. Un de ces agents de l'air merveilleux avec ses cinq jours de formation a répondu lorsqu'on lui a demandé s'il y avait de l'oxygène qu'il pensait qu'il n'y en avait pas à bord. C'était un de ces merveilleux produits de cinq jours. Le malade est resté à l'hôpital plus de temps qu'il n'aurait fallu parce qu'il n'a pas eu d'oxygène au moment où il a eu son attaque à bord.

Allez-vous continuer, monsieur le ministre, à accepter ce genre de formation insuffisante dispensée par Wardair ou d'autres compagnies? Vous ne pouvez envisager une formation complète en moins de quatre à six semaines. Soixante de ces 200 stagiaires à Miami ont déjà échoué. C'est une proportion assez élevée.

M. Axworthy: Monsieur le président, si M. Benjamin cite un cas particulier, je crois qu'il serait normal qu'il nous donne l'heure et le lieu exacts de l'incident car je ne crois pas que les gens qui suivent actuellement la formation nouvelle formule soient déjà en activité. S'il peut me prouver le contraire dans l'incident auquel il a fait allusion, qu'il le fasse et je m'assurerai personnellement que l'on fera enquête.

Nous voulons préciser et confirmer qu'en matière de sécurité il n'y aura aucun laxisme. Lorsqu'il y a des conflits de travail entre la partie patronale et les syndicats, nous nous rendons

[*Texte*]

and unions, the safety issue is used as part of the process that goes on. As we demonstrated in the case of EPA, a difficult decision though it was, we did take very stringent action to make sure that safety requirements were met. If there is any further calculation in this one, that somehow the training is not adequate, then we will make sure that it is adequate. I have already pointed out to Mr. Benjamin that members of my own office have met with CALPA representatives and invited them to stay in touch with us. If they provided information to us, we would act upon it. I do not know if they are giving different information to Mr. Benjamin . . . But if they gave us the direct information, we would have no problems.

• 1630

The Chairman: Final question, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I accept and believe the Minister's concern about the priority on safety. The case I cited to him occurred the first time Wardair had their five-day wonders in flight in 1981, and I know that his department has a copy of the letter and whatnot, but I will be glad to send him another one. That was the specific case I cited.

I want to ask the Minister, will you ensure . . .

Mr. Axworthy: I am sorry. Is that three years ago that Mr. Benjamin is talking about?

Mr. Benjamin: Yes.

Mr. Axworthy: So he is not talking about the existing situation, he is talking about the one three years ago.

Mr. Benjamin: Now, I want to talk about the existing one. We have gone through this before.

Mr. Axworthy: If we are going to talk about history, that is one thing, but if we are talking about the current situation, that is another. So let us get to the current situation.

Mr. Benjamin: As a result of what happened before—you did not have enough damn experience before. You are allowing Wardair to do exactly the same thing as they did before.

Mr. Axworthy: Mr. Chairman, I think that Mr. Benjamin has been in part misrepresenting this committee. He was presenting this as an incident that had happened just recently. Now, we find out that it happened three years ago. He is saying that we have not reacted on the point . . . We have presently in Miami Transport inspectors to determine that the requirements are being met. On a daily basis, we are very clearly sort of monitoring the situation, to make sure it is being met. If there are other incidents, we will respond to them. So I do not think Mr. Benjamin should be banging the drums, because we are trying to do the job. If there are problems, we will correct them.

[*Traduction*]

compte que l'aspect sécurité est utilisé dans le conflit. Comme l'a bien montré le cas du conflit à la *Eastern Provincial Airlines*, même si la décision que nous avons prise a été difficile, cette mesure très sévère a été prise afin de faire en sorte qu'on se conforme aux exigences en matière de sécurité. Si l'on découvre d'autres insuffisances, par exemple sur le plan de la formation, alors nous ferons en sorte qu'elles soient satisfaisantes. J'ai déjà dit à M. Benjamin que les membres de mon service ont rencontré les représentants de la CALPA et les ont invités à rester en contact avec nous. Si ces derniers nous fournissaient les renseignements, nous leur donnerions suite. Cela dit, j'ignore s'ils donnent des renseignements différents à M. Benjamin . . . Enfin, s'ils nous donnaient des renseignements directement, nous n'aurions pas de problèmes.

Le président: C'est votre dernière question, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, je reconnais le bien-fondé des préoccupations du ministre en matière de sécurité et la priorité qu'il accorde à cet aspect. Le cas que j'ai cité s'est produit la première fois que la compagnie Wardair tenait ses merveilles de cinq jours de vol en 1981, et je suis sûr que son ministère dispose d'une copie de la lettre, etc., mais je suis tout à fait disposé à lui en envoyer une autre. C'est donc ce cas précis que j'évoquais.

Maintenant, j'aimerais demander au ministre s'il va s'assurer que . . .

M. Axworthy: Je m'excuse. Le cas mentionné par M. Benjamin s'est-il passé il y a trois ans?

M. Benjamin: Oui.

M. Axworthy: Il ne s'agit donc pas de la situation actuelle mais bien de celle qui avait cours il y a trois ans.

M. Benjamin: Eh bien, j'aimerais justement aborder la question de la situation actuelle maintenant. Nous avons déjà fait cela auparavant.

M. Axworthy: C'est une chose de parler des circonstances antérieures et autre chose d'aborder la situation actuelle. Passons donc à ce qui se passe présentement.

M. Benjamin: Par suite de ce qui s'est passé auparavant . . . vous n'aviez tout simplement pas assez d'expérience alors. Or, vous permettez à Wardair de se comporter tout à fait de la même façon que la fois précédente.

M. Axworthy: Monsieur le président, je crois que M. Benjamin induit partiellement le Comité en erreur. Il présentait cet incident comme quelque chose de récent. Or, nous nous rendons compte que cela s'est passé il y a trois ans. Il ajoute ensuite que nous n'avons pas réagi à cela . . . Or, à l'heure actuelle, certains de nos inspecteurs des transports se trouvent présentement à Miami afin de surveiller si l'on se conforme aux exigences. Nous nous trouvons donc à suivre quotidiennement la situation afin de nous assurer qu'on se conforme à nos normes. S'il se produit d'autres incidents, nous y réagirons. Je ne crois donc pas que M. Benjamin doive pousser des hauts cris

[*Text*]

Mr. Benjamin: Mr. Chairman . . .

The Chairman: That is your time, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: —the Minister has totally evaded the question. Does he justify a four- or five-day training program in place of a four- to six-week one, in light of the approved training program for flight attendants . . .

The Chairman: Order, Mr. Benjamin. I think you have asked that question at least twice before . . .

Mr. Benjamin: Yes, and he will not answer it.

The Chairman: Mr. Minister, do you wish to . . .

Mr. Benjamin: They are not meeting the standards. They are just not.

The Chairman: Do you wish to answer, Mr. Minister?

Mr. Benjamin: And you are letting them get away with it.

The Chairman: Mr. Benjamin, please. Mr. Deniger.

Mr. Benjamin: They are going to wait till people get killed and then they will . . .

The Chairman: Order, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: It is incredible.

The Chairman: Mr. Deniger has the floor.

M. Deniger: Monsieur le président, il est vraiment . . .

Il est vraiment incroyable d'entendre les propos de mon collègue . . .

Because we know—he said it often in this committee, how much he has a personal dislike for the owner of Wardair and I cannot help but think he is pursuing that dislike and hurting the company by creating false stories. He is creating hysteria about a company that is trying to survive in a very difficult environment. I think what he is is doing is very unfair. It is not becoming to a Member of Parliament.

Mr. Minister, just to clear up one fact. When you talk about deregulation, are you in any way directly or indirectly dealing with safety deregulation in relation to rates, fares or licences?

The Chairman: Mr. Benjamin, please. Let us have one person talking at a time. Mr. Minister.

Mr. Axworthy: Mr. Chairman, I thank Mr. Deniger for the question. Absolutely not. I think it is quite clear that there is a very distinct separation between the economic changes . . . By the way, for the purpose of this committee, I prefer to use a word that I find far more pleasing to my ear, it is called liberalization of the air industry. So I think it is probably useful for members to understand that we have the same vocabulary . . .

An hon. Member: What did you call it?

[*Translation*]

car nous essayons de bien faire le travail. Si des problèmes surviennent, nous les corrigerons.

M. Benjamin: Monsieur le président . . .

Le président: Votre temps de parole est écoulé, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: . . . le ministre a tout à fait esquivé la question. Compte tenu des programmes approuvés en matière de formation des agents de bord, comment justifie-t-il le fait qu'on dispense une formation de seulement quatre ou cinq jours à la place d'une formation de quatre ou six semaines?

Le président: À l'ordre, monsieur Benjamin. C'est au moins la troisième fois que vous posez cette question.

M. Benjamin: Oui, et il n'y répond pas.

Le président: Monsieur le ministre, voulez-vous . . .

M. Benjamin: Ces gens ne se conforment pas aux normes, ils ne le font tout simplement pas.

Le président: Voulez-vous répondre, monsieur le ministre?

M. Benjamin: Et vous les laissez faire cela impunément.

Le président: Monsieur Benjamin, je vous en prie. Monsieur Deniger.

M. Benjamin: Ils vont attendre que les gens meurent puis ils vont . . .

Le président: À l'ordre, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: C'est incroyable.

Le président: La parole est à M. Deniger.

Mr. Deniger: Mr. Chairman, it is really . . .

It is really incredible to hear the words of my colleague . . .

Car nous savons tous, étant donné qu'il l'a dit lui-même en comité, comme le propriétaire de Wardair lui est antipathique. Je ne puis donc m'empêcher de penser qu'il se laisse aller à cette antipathie et fait du tort à l'entreprise en répandant des faussetés. Il crée un climat d'hystérie au sujet d'une entreprise qui essaie de survivre alors qu'elle est en proie à des circonstances très difficiles. Ce qu'il fait me paraît donc très injuste et indigne d'un député.

Maintenant, monsieur le ministre, j'aimerais un éclaircissement. Lorsque vous parlez de déréglementation, cette déréglementation affecte-t-elle directement ou indirectement la sécurité lorsqu'elle porte sur les tarifs, les prix ou les permis?

Le président: Monsieur Benjamin, je vous en prie. Laissons la parole à une personne à la fois. Monsieur le ministre.

M. Axworthy: Monsieur le président, je remercie M. Deniger d'avoir posé cette question. Il n'est absolument pas question de cela. Il y a une distinction très nette entre les modifications économiques et . . . À l'intention du Comité, je préfère utiliser l'expression libéralisation de l'industrie aérienne, qui me paraît sonner beaucoup mieux. Il est donc probablement bon que les députés comprennent ce vocabulaire . . .

Une voix: Quelle expression avez-vous utilisée encore?

[*Texte*]

Mr. Axworthy: The same thing we called it when Senator Kennedy did it.

• 1635

The point is that there is a very clear distinction between the two; that the CTC provides for economic regulation and the Ministry of Transport provides for safety standards and regulation. In fact, Mr. Chairman, we are currently engaged in a very substantial program for strengthening the safety performance, safety activities of our department. We have established a new procedure for major combrehensive audits on a rotating basis amongst all the major airlines by which we fully examine both operating procedures and maintenance procedures. Those audits are made public for the first time, so there can be a very clear disclosure of all particular problems. We require the airlines to respond to those audits within a very set period of time. I think we issued the Air Canada audit just recently and the CP audit is now under way. Each of the airlines will go through that same kind of very strenuous examination.

We have established the safety board; we have the new Inspector General for Transportation Safety; we are developing a broader complement of safety inspectors in the department and are also preparing amendments to the Aeronautics Act that we hope to be able to introduce in this House this spring. So, as I said, Mr. Chairman, the allegations being made by Mr. Benjamin, frankly, are unfounded, unwarranted and unnecessary; I think he should cease and desist.

The Chairman: Mr. Deniger.

Mr. Deniger: How does the Wardair safety record compare with that of the other major carriers in Canada?

Mr. Axworthy: Mr. Chairman, the experience of Wardair, and I think it is a tribute to both its management and its employees, has been first class.

Mr. Deniger: When you talk about liberalization of the regulatory process or aspect or package involved in the air industry in Canada, I think it is fair to say, and I credit the former Minister of Transport, who himself had a role in liberalizing the regulatory aspect in the late 1979s, early 1980s in a step on which I congratulated him then and I could congratulate him now, so when you talk about liberalization of the regulations, it is a continuing process.

Mr. Mazankowski: On a point of order, Mr. Chairman. That was a better term, controlled deregulation was the process we were involved in.

Mr. Deniger: Of course the former Minister was not a participant in the domestic air policy review this committee did, but this in fact was what we suggested. I think, clearly, if

[*Traduction*]

M. Axworthy: La même que celle utilisée par le sénateur Kennedy lorsqu'il a parlé de cette réalité.

Ce qu'il y a d'important, c'est qu'il y a une distinction très nette à établir entre les deux; la Commission canadienne des transports est chargée de la réglementation économique et le ministère des Transports s'occupe de la réglementation en matière de sécurité et veille au respect des normes en cette matière. De fait, monsieur le président, nous avons amorcé un programme considérable de renforcement de la sécurité et des activités qui y sont liées au sein de notre ministère. Ainsi, par exemple, nous avons adopté une nouvelle procédure de vérification globale par roulement devant porter sur presque toutes les grandes compagnies aériennes et nous permettant d'examiner à fond à la fois les procédures de fonctionnement et d'entretien. Ces vérifications sont rendues publiques pour la première fois, ce qui permettra une divulgation très poussée de tout problème particulier. Les compagnies aériennes sont tenues de répondre à ces vérifications en dedans d'une période fixe. Je crois que nous avons publié la vérification d'Air Canada tout récemment et que celle ayant trait à CP Air est en cours. Chacune des compagnies aériennes fera l'objet du même examen très poussé.

Nous avons établi la Commission de sécurité et disposons maintenant d'un nouvel inspecteur général à la sécurité des transports. Nous sommes en train de créer davantage de postes d'inspecteurs de sécurité au sein du ministère et sommes également en train de préparer les amendements à la Loi sur l'aéronautique, et espérons pouvoir les déposer à la Chambre ce printemps. En conséquence, je le répète, monsieur le président, les allégations faites par M. Benjamin sont franchement gratuites, imméritées et inutiles; je crois qu'il devrait y mettre fin.

Le président: Monsieur Deniger.

M. Deniger: Comment les antécédents de *Wardair* se comparent-ils à ceux des autres grands transporteurs aériens du Canada en matière de sécurité?

M. Axworthy: Monsieur le président, les antécédents de *Wardair* ont été tout à fait impeccables, et je crois que cela est à porter au crédit à la fois de ses administrateurs et de ses employés.

M. Deniger: Lorsque vous parlez d'une libéralisation de la réglementation d'un aspect ou de l'ensemble des aspects de l'industrie aérienne au Canada, je crois qu'il est juste de rappeler que c'est votre prédécesseur, auquel je rends hommage, qui a amorcé ce processus à la fin de 1979 et au début de 1980. Lorsque vous parlez donc de libéralisation, il s'agit d'un processus continu.

M. Mazankowski: Monsieur le président, j'invoque le Règlement. Le processus dans lequel nous nous étions engagés s'appelait déréglementation et le terme était mieux choisi.

M. Deniger: Bien entendu, l'ancien ministre n'a pas participé au règlement de la politique aérienne interne effectué

[*Text*]

one wants to stay with the times, one has to progress towards that.

I think the members of this committee will be interested in today's *Financial Post* which says that between 1973 and 1983 air fares in this country went up 240%. So indeed, if the consumer can get a better deal within a controlled environment, that leads to better access to routes, to better service and to a higher frequency with a looser rate structure, I think that we will all benefit.

Minister, since we agree on deregulation, I do not want to continue. I will look forward to your statements in the coming months, but I was curious to see in the papers . . . You are quoted in the *New York Times*. You said certain things about Mirabel. I would like you to explain to this committee what you said exactly on Mirabel to understand what you meant; what problems you see with Mirabel today and what solutions you may have in the near future.

Mr. Axworthy: Mr. Chairman, in the interview we were talking mainly about how we can make much better utilization of the air facilities that we have. I was pointing out, quite honestly, that in many cases the planning and development for airport facilities was predicated upon a certain forecast of growth that did not materialize; that the development of airports is really a long-range program. It is one that usually starts many years before the final completion and is based upon certain forecasts, and we know that forecasts not always necessarily materialize. So we have a necessity of either sort of trying to scrimp and save and trying to cut corners, and I think we should be doing some cost saving, but the real answer to getting maximum advantage of our airport facilities, like Mirabel, is to have an actively growing air industry, to have a lot more planes flying and people flying on them. Out of that we will begin to develop the good cost effective ratio for a place like Mirabel. As part of the examination that we are engaged in, we are looking at some of our under-utilized airports.

• 1640

I mean, those which are not at full capacity, to see how they could, in particular, provide a source for low-cost airline travel: for example, to compete with the low-cost fare airlines that are taking place in the United States.

Mr. Chairman, if I can give this example to Mr.Deniger and the committee. You have the anomoly where the number of people from the Montreal region will travel south to Burlington in their cars because they can get substantially cheaper air fares and, at the same time, we have a really first class facility like Mirabel 25 or 30 miles north of Montreal which is under-utilized. If we can change our air policy we can reverse that flow and the tens of thousands of people that are now crossing the border to use American airlines will use Canadian airports

[*Translation*]

par notre Comité, mais il avait toutefois proposé que nous le fassions. Si l'on veut être de son époque, il faut progresser.

Je crois que les membres de notre Comité s'intéresseront au contenu d'un article figurant dans le *Financial Post* d'aujourd'hui, et d'après lequel entre 1973 et 1983, les tarifs aériens de notre pays ont augmenté de 240 p. 100. On peut donc dire que si le consommateur peut obtenir des conditions plus avantageuses dans le système contrôlé, cela donnera un meilleur accès aux circuits, au service ainsi qu'à un plus grand nombre de vols grâce à une structure moins contraignante. Je crois que nous en bénéficierons donc tous.

Monsieur le ministre, étant donné que nous sommes d'accord pour qu'on dérèglemente, je n'ai plus rien à ajouter. J'attendrai de pouvoir lire vos déclarations dans les journaux au cours des mois qui viennent. Cela dit, on cite certains de vos propos au sujet de Mirabel dans le *New York Times*. Pouvez-vous nous dire ce que vous avez dit précisément afin que nous comprenions; d'après vous, quels sont les problèmes de Mirabel aujourd'hui et quelles solutions envisagez-vous dans l'avenir immédiat.

M. Axworthy: Monsieur le président, au cours de l'entrevue en question, nous avons surtout parlé d'une meilleure utilisation des installations dont nous disposons. J'ai précisé à cette occasion que dans bon nombre de cas, la planification et le développement prévus dans certains aéroports s'étaient fondés sur des prévisions de croissance qui ne s'étaient pas matérialisées, et j'ai ajouté que la mise en valeur des aéroports est vraiment une activité à long terme. Elle démarre d'habitude bon nombre d'années avant la fin des travaux et se fonde sur certaines prévisions. Or, nous savons que certaines prévisions ne se matérialisent pas nécessairement. En conséquence, il nous faut économiser d'une part, couper certaines dépenses, ce qui me paraît nécessaire mais d'autre part, la véritable solution nous permettant de tirer le plus grand parti possible des installations dont nous disposons comme Mirabel est que l'industrie aérienne soit en pleine croissance, c'est-à-dire qu'il y ait beaucoup plus d'avions et beaucoup plus de passagers les empruntant. C'est ainsi que les endroits comme Mirabel deviendront rentables. Par ailleurs, l'examen que nous effectuons porte également sur certains de nos aéroports sous-utilisés.

J'entends par là les aéroports qui ne sont pas utilisés à leur capacité maximale afin de voir s'ils peuvent servir au transport à prix modique pour qu'il y ait une concurrence canadienne aux tarifs modiques offerts par certaines compagnies américaines aux États-Unis.

Monsieur le président, j'évoquerai un exemple précis à l'intention de M. Deniger et des autres membres du Comité. Bon nombre de gens provenant de Montréal voyageront en voiture jusqu'à Burlington parce qu'ils peuvent y prendre des vols beaucoup moins cher alors que nous disposons d'installations de tout premier ordre comme Mirabel, situé à 25 ou 30 milles au nord de Montréal, et qui est sous-utilisé. Si nous modifions notre politique aérienne, nous pourrons renverser la vapeur et alors les dizaines de milliers de gens qui traversent

[*Texte*]

and Canadian airlines as a result. That is one of the real major advantages that we could have under a liberalized program.

Mr. Deniger: You realize, Mr. Minister, that all those people that are going south to Burlington are buying gas in my riding.

Mr. Axworthy: Someone has to suffer, Mr. Deniger.

Mr. Deniger: But seriously, Minister, one of the difficulties with Mirabel is proper access to Mirabel. You met recently with the new Minister of Transport of the Province of Quebec. Was the topic of Mirabel discussed? Did you talk about what they had promised, which was either a thru-way or maybe a rapid transit system between downtown Montreal and Mirabel Airport?

Mr. Axworthy: Mr. Chairman, yes, we did. We discussed the fact that there have been commitments on the completion of Route 13 which has not materialized. There are also major possibilities in terms of developing the Montreal commuter train system that might also service Mirabel. As you know, I have acquired a new parliamentary secretary, Madame Eva Côté, who is a member of this committee. She is taking special responsibilities for continuing negotiations with the Quebec government to see if we can break some of the log jams. I think it is fair to say that there is a recognition that Mirabel does represent a very large potential source of economic development for the Montreal region, if we make the right use of it. And that is what I intend to do.

Mr. Deniger: Do I have any time left?

The Chairman: You have about six minutes.

Mr. Deniger: Thank you. On another topic, Minister. Negotiations have reached a stalemate at the Port of Montreal between the longshoremen and the MEA, Maritime Employers Association. Is there any development in the stalemate that you are able to announce to this committee? Will there be a conciliator named? Do you know who it will be? Are you afraid of the consequences of a strike on the Port of Montreal?

Mr. Axworthy: Mr. Chairman, that is a question that is probably better asked of the Minister of Labour, who would appoint a conciliator. My understanding is that the process is going on and we would obviously be concerned because Montreal represents one of our major grain ports and bulk commodity ports. But I would want to defer to my colleague the Minister of Labour in terms of any action in that dispute because I get into enough trouble of my own without borrowing his jurisdiction.

Mr. Deniger: Thank you. Well, just in case you talk to the Minister of Labour, I would recommend, if you could, for those talks, I would suggest the name of Mr. Justice Gold. I

[*Traduction*]

maintenant la frontière pour profiter des services des compagnies américaines se dirigeront plutôt vers des aéroports canadiens pour y prendre des vols offerts par des entreprises canadiennes. C'est l'un des principaux avantages que nous donnerait la libéralisation.

M. Deniger: Monsieur le ministre, vous n'ignorez sans doute pas que tous ces gens qui se dirigent vers Burlington achètent de l'essence dans ma circonscription.

M. Axworthy: Il faut bien que quelqu'un écope, monsieur Deniger.

M. Deniger: Pour être plus sérieux, monsieur le ministre, une des difficultés que nous connaissons, c'est de nous rendre à Mirabel. Or, récemment vous avez rencontré le nouveau ministre des Transports du Québec. Avez-vous discuté avec lui de la question de Mirabel? Lui avez-vous rappelé que le Québec avait promis soit une autoroute, soit un système de transport rapide destiné à relier le centre-ville de Montréal et l'aéroport de Mirabel?

M. Axworthy: Oui, monsieur le président, nous l'avons fait. Nous avons mentionné le fait que malgré les engagements pris pour ce qui est de terminer la route 13, ils ne se sont pas encore concrétisés. Il y a également d'autres possibilités à savoir de recourir au système de la navette ferroviaire de Montréal. Vous n'ignorez pas que j'ai un nouveau secrétaire parlementaire, Mme Eva Côté, qui fait partie de ce Comité. Or, elle a la responsabilité spéciale de poursuivre les négociations avec le gouvernement du Québec afin que nous sortions de certaines impasses. Je crois qu'on reconnaît que Mirabel représente une source très importante de développement économique pour la région de Montréal si nous en tirons le parti approprié. C'est d'ailleurs ce que j'ai l'intention de faire.

M. Deniger: Est-ce qu'il me reste un peu de temps?

Le président: Il vous reste environ six minutes.

M. Deniger: Merci. J'aimerais passer à un autre sujet, monsieur le ministre. Les négociations entre les débardeurs du port de Montréal et l'Association des employeurs maritimes sont arrivées à un point mort. Êtes-vous en mesure de nous annoncer quelque chose qui fasse redémarrer le dossier? Nommera-t-on un conciliateur? Savez-vous de qui il s'agira? Craignez-vous les conséquences d'une grève au port de Montréal?

M. Axworthy: Monsieur le président, il serait probablement préférable de poser cette question au ministre du Travail étant donné que c'est lui qui sera chargé de nommer un conciliateur le cas échéant. Cela dit, à ma connaissance, le processus se poursuit, ce qui n'empêche pas que nous soyons préoccupés car Montréal représente l'un de nos principaux ports céréaliers et de marchandises en vrac. J'aimerais cependant m'en remettre à mon collègue et ministre du Travail de la responsabilité de prendre les mesures nécessaires dans ce conflit car j'ai déjà assez de difficultés de mon côté sans empiéter sur les plates-bandes de quelqu'un d'autre.

M. Deniger: Je vous remercie. Eh bien, au cas où vous parleriez au ministre du Travail, si vous permettez, je me permettrai de vous recommander M. le juge Gold. Je crois que

[*Text*]

think he would be welcomed by all the parties. Or Laurent Picard would also be welcome to those parties if you do talk to the Minister of Labour.

I will leave the Port of Montreal aside, Minister, and deal with dredging in the St. Lawrence River. The pilots who live in my riding have complained that there is an urgent need for additional dredging in the Port of Montreal. They actually tell me that they now slalom through the channel. The volume is such, the traffic is such that I think that for the economy and for security reasons, there should be major dredging done in the *chenail*. Is there any projection of dredging for this year in the St. Lawrence between Montreal and Pointe-au-Pic?

Mr. Axworthy: Mr. Chairman, I wonder if I could ask Mr. Allan, the Marine Administrator, to respond to that question?

The Chairman: Certainly. Mr. Allan.

Mr. John Allan (Administrator, Canadian Marine Transportation Administration): Within the port limits, of course, the dredging problem is looked after by Ports Canada and they are concerned with this issue, as you point out. Through the elements of the seaway, the Coast Guard is taking that issue and has plans to work up a dredging plan for the area.

Mr. Deniger: A dredging program that will be done in 1984, or will be done in 1985, 1986, 1987?

Mr. Allan: In the future.

• 1645

Mr. Deniger: 1984 I guess is the present then.

Mr. Allan: 1984 is the present.

Mr. Deniger: Yes, and we are talking of dredging in the future.

Mr. Allan: Yes.

Mr. Deniger: Well I hope that we do not have an accident in the St. Lawrence that blocks the traffic, Mr. Allan. It might help the Port of Halifax, I think it would be dreadful for the Port of Montreal.

The Chairman: Mr. Allan.

Mr. Allan: Those areas, areas of the issue to the degree that safety is a problem are being looked after continuously.

Mr. Deniger: This year so far we have not had any ice jam on the St. Lawrence to talk about, is it because of a luck of nature or this year did you have a special program with the icebreakers to make sure that there would be no ice accumulation and as such no flooding, nor damage to port facilities or ships or whatever on the St. Lawrence?

The Chairman: Mr. Allan.

Mr. Allan: We did have a serious condition last week, for example, and the change in weather has eased the situation; we believe that the movement of ships will be much eased and by next week we hope to have a full flow. We have not had major

[*Translation*]

sa nomination serait favorablement accueillie par toutes les parties en cause. J'ajouterai aussi le nom de Laurent Picard qui serait lui aussi bien accueilli.

Laissant de côté ce sujet, monsieur le ministre, je vais passer à celui du dragage du Saint-Laurent. A cet égard, les pilotes vivant dans ma circonscription se sont plaints et m'ont fait savoir qu'il faut de toute urgence effectuer du dragage supplémentaire dans le port de Montréal. Ils me disent qu'ils sont obligés de faire du slalom pour traverser le chenal. Il y a une telle circulation maritime que pour des raisons d'économie et de sécurité, il faudrait procéder à d'importantes opérations de dragage dans le chenal. J'aimerais donc savoir si on prévoit faire cela dans le Saint-Laurent entre Montréal et Pointe-au-Pic cette année.

M. Axworthy: Monsieur le président, je vais demander à M. Allan, l'administrateur du transport maritime, de répondre à la question si vous permettez.

Le président: Certainement.

M. John Allan (administrateur, Administration canadienne du transport maritime): Dans le port même, bien entendu, la question du dragage relève de Ports Canada, qui se préoccupe d'ailleurs de cette question. Ailleurs dans la Voie maritime du Saint-Laurent, c'est la Garde côtière qui est responsable de la question et elle envisage d'effectuer des opérations de dragage dans la région.

M. Deniger: Ces opérations de dragage seront-elles effectuées en 1984 ou plutôt en 1985, 1986 ou 1987?

M. Allan: Elles le seront dans l'avenir.

M. Deniger: Donc 1984 c'est le présent.

M. Allan: Certainement.

M. Deniger: Alors que le dragage se fera à l'avenir.

M. Allan: C'est exact.

M. Deniger: Espérons qu'il n'y aura pas d'accident dans le Saint-Laurent pour bloquer la circulation. Ce serait sans doute bon pour le port de Halifax mais catastrophique pour le port de Montréal.

Le président: Monsieur Allan.

M. Allan: Nous veillons sans cesse à la sécurité.

M. Deniger: Est-ce par hasard que jusqu'à présent le Saint-Laurent n'ait pas été bloqué par la glace, ou est-ce au contraire les brise-glace qui ont empêché l'accumulation de la glace ainsi que les inondations et les dégâts aux installations portuaires que cela risque d'entraîner.

Le président: Monsieur Allan.

M. Allan: On a eu une sérieuse alerte la semaine dernière, mais la situation s'est améliorée grâce aux changements de temps; la circulation maritime devrait être facilitée et dès la semaine prochaine, tout devrait rentrer dans l'ordre. Jusqu'à

[*Texte*]

problems in terms of flooding or damage to ports or harbours in the area. We have had all of our icebreakers employed actively throughout the gulf and in the St. Lawrence. We were hoping to get an icebreaker quickly up into the lower canal area into Lake Ontario to ease the work in Lake Erie.

The Chairman: Thank you, Mr. Deniger.

I wonder before going to Mr Forrestall if the committee would indulge me to ask the Minister one question.

An hon. Member: Now remember, just one.

The Chairman: It will just be one.

Mr. Minister, when you asked the Canadian Transport Commission to hold hearings on the regulatory process you appointed a public defender to represent the public interests at those hearings. As you know, later this year there will be hearings on the proposed takeover of Conrail. As you also know, the employees of that company have already gone through a considerable amount of anguish and some unfair practices from the employer and even at one point the U.S.A government got into the act. Would you be prepared to appoint a public defender for those hearings to represent the employees of the rail company in question?

Mr. Axworthy: Mr. Chairman, I think that would certainly follow on from the kind of policy we have adopted. It is not my power alone, however. I must recommend to the Minister of Justice and he must make the final appointment. But I will undertake to speak to the Minister of Justice and gain his concurrence.

The Chairman: Thank you.

Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Thank you, Mr. Chairman. I want to raise some questions in two or three specific areas.

Before I start I would like to associate myself and I am sure my colleagues with the comment made by Mr. Deniger with respect to Wardair.

Mr. Chairman, I have a bit of dilemma in the sense that I probably am going to be dealing with what is now a fait accompli. I want to raise with the Minister some serious questions about the movement of the Nova Scotia Nautical Institute from Halifax to Port Hawkesbury; and I would like to ask the Minister very specifically was he consulted before his colleague from Cape Breton Highlands Canso made that announcement?

Mr. Axworthy: Mr. Chairman, our role in the decision making process was primarily to advise the CIC on the educational requirements as far as coastguard standards and other matters would be concerned. But because one of the initiatives came under the Skills Growth Fund and subsequently had its funding enhanced by the Special Recovery Program that decision was one that we participated in but primarily from the educational side.

Mr. Forrestall: Once again, was the Minister consulted before the decision was announced?

[*Traduction*]

présent, il n'y a pas eu de problèmes dans les ports de la région. Tous les brise-glace ont travaillé à plein temps dans le Golfe ainsi que dans le Saint-Laurent. Un brise-glace devrait se rendre très prochainement dans le canal menant au lac Ontario afin de faciliter les travaux dans le lac Erié.

Le président: Merci, monsieur Deniger.

Avant de donner la parole à M. Forrestall, pourrais-je moi aussi poser une question au ministre?

Une voix: Une seule.

Le président: Il n'y en aura pas plus.

Monsieur le ministre, lorsque vous avez invité la Commission canadienne des transports à organiser des audiences consacrées aux modalités de réglementation, une personne a été chargée de représenter l'intérêt public. Or des audiences doivent avoir lieu plus tard dans le courant de l'année pour examiner le rachat éventuel de Conrail. Les employés de cette société ont eu de graves problèmes et ont été mal traités par la direction, sans parler de l'intervention du gouvernement américain. Est-ce que vous comptez nommer une personne qui sera chargée de défendre les intérêts des employés en question lors de ces audiences?

M. Axworthy: En principe ce serait conforme à notre politique. Mais je ne suis pas seul à décider. J'en parlerai à mon collègue le ministre de la Justice qui devrait nommer une personne.

Le président: Merci.

Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Merci. J'ai des questions à poser dans d'autres domaines différents.

Je voudrais pour commencer appuyer les propos de M. Deniger concernant Wardair.

Même s'il s'agit d'un fait accompli, je voudrais néanmoins savoir si le ministre a été consulté avant que son collègue de Cape Breton Highlands Canso décide de faire déménager l'Institut nautique de la Nouvelle-Écosse de Halifax à Port Hawkesbury.

M. Axworthy: Notre intervention s'est bornée à communiquer à la CIC les normes d'enseignement pour la Garde côtière. Une de ces initiatives relevant de la caisse d'accroissement des compétences professionnelles et des fonds ayant également été versés par le programme spécial de relance économique, nous avons collaboré à cette décision mais uniquement du point de vue de l'éducation.

M. Forrestall: Je voudrais savoir si on vous a consulté avant que la décision ne soit rendue publique?

[*Text*]

Mr. Axworthy: Yes, well I think that was my answer, that the consultation was on the educational standards, yes.

Mr. Forrestall: In other words, you are telling me that you knew about it?

• 1650

Mr. Axworthy: Mr. Chairman, if you are asked to determine how high to put the standards, you have to know what your standards are going to be applied to. I presume logically it would follow that we knew something about it.

Mr. Forrestall: But you did not. I gather, then, that there was no consultation, that this was simply an act perpetrated by the Minister's colleague to secure for Port Hawkesbury that institution.

The Premier of the Province of Nova Scotia says they were in a somewhat difficult position because of promised federal funding. The promised federal funding and assistance with respect to a new institute was apparently forthcoming only if it was relocated from Halifax to Port Hawkesbury. Is the Minister aware of that?

Mr. Axworthy: Mr. Chairman, again I have to repeat that that decision was not made under this ministry. I think the question might more appropriately be asked in the Labour, Manpower and Immigration committee, when the CEIC comes forward, because it was based upon negotiations between the Department of Education of the Province of Nova Scotia and the Canada Employment and Immigration Commission. They were the two parties of the government. My ability to answer the questions is limited, simply because I was not responsible for making that decision. We were involved only to the extent that the Coast Guard was asked for opinions and judgments related to the standards. Any other part of the decision-making process I simply could not comment on, nor should I, because it is not under my jurisdiction. I think the Minister of Employment and Immigration should comment on that.

Mr. Forrestall: With respect to the standards required and the consultation with your officials in the Coast Guard, did they include consultation, or a request for advice, with respect to access to the institutions of higher learning so necessary with respect to the attainment of masters' certificates? Was that, to your knowledge, included?

Mr. Axworthy: Mr. Chairman, I think our responsibility in establishing standards is simply that. It is not to determine the process by which they would be met—that is up to the institute itself and the sponsors, the Department of Education, that would come under its responsibility—but to set the standards, from our point of view, as to what is required for the seamanship of the people being trained under the program.

Mr. Forrestall: Mr. Minister, have you been briefed about this at all? You have.

Mr. Axworthy: Yes.

Mr. Forrestall: Does it concern you that we are dealing not just with students but with mature men and women, most of them married with families, who have located themselves in

[*Translation*]

M. Axworthy: On m'a consulté concernant les normes de l'enseignement.

M. Forrestall: Vous étiez donc au courant?

M. Axworthy: Si on nous demande de fixer les normes, en principe il faudrait savoir à quoi ces normes s'appliqueront, ce qui voudrait dire qu'en bonne logique, nous étions au courant.

M. Forrestall: Donc vous n'avez pas été consulté et c'est votre collègue qui a pris cette décision de transférer cet institut à Port Hawkesbury.

D'après le premier ministre de la Nouvelle-Écosse, le gouvernement fédéral accepterait d'accorder une aide financière à condition que l'institut soit déménagé de Halifax à Port Hawkesbury. Le saviez-vous?

M. Axworthy: Cette décision ne relève pas à proprement parler de mon ministère. Vous devriez poser la question à la Commission de l'emploi et de l'immigration du Canada, la décision ayant été prise à l'issue de négocations entre le ministère de l'Education de la Nouvelle-Écosse et la Commission. Je ne peux pas vous répondre puisque ce n'est pas moi qui ai pris la décision. Je suis intervenu uniquement dans la mesure où on nous a demandé à la Garde côtière de donner son avis à propos des normes. Pour le reste, la question ne relève pas de ma compétence. Vous devrez poser la question au ministre de l'Emploi et de l'Immigration.

M. Forrestall: À part les consultations avec les autorités de la Garde côtière, vous a-t-on consulté quant aux modalités d'accès aux instituts qui délivrent les brevets de capitaine?

M. Axworthy: Notre intervention se borne à fixer les normes d'enseignement; quant aux modalités d'enseignement, cela relève de l'école ainsi que du ministère de l'Education.

M. Forrestall: Vous a-t-on donné des renseignements au sujet de ce dossier?

M. Axworthy: Certainement.

M. Forrestall: Avez-vous tenu compte du fait que la majorité de ces étudiants sont des hommes et des femmes adultes, mariés pour la plupart et ayant des enfants; ils se sont

[*Texte*]

the metropolitan area, or within easy commuting distance of that centre because that is where their work is, that is where the jobs are, that is where the shipping companies are located? Was any consideration given to the massive dislocation and the impact that would have on their training, indeed because it must affect standards? Was any consideration or any thought given to the numbers of students who are trying to upgrade themselves and the impact on the industry, if these people in fact were not able to further their training because of the distance from their homes to the relocated institute? Was that looked at or thought about?

Mr. Axworthy: Mr. Chairman, I have to keep coming back to the same response: That was not our responsibility to determine. The planning of an institution took place between the provincial Department of Education and Employment and Immigration. We were simply there to establish Coast Guard standards that had to be met. All the other questions that Mr. Forrestall is referring to were not part of our mandate.

Mr. Forrestall: You disclaim any responsibility and do not want to have anything to do with it at all. When I ask you in a couple of years' time, Mr. Minister . . .

Mr. Axworthy: I accept, Mr. Chairman, full responsibility for that part of the decision on the nautical institute that is ours. I think if Mr. Forrestall wants questions answered on the other educational questions related to it he has to ask the right Minister in order to get the right answers.

Mr. Forrestall: That is a sort of sad comment from the Minister of Transport, that he is not particularly interested in this nautical institute, which affects some 4,000 students—300 or 400 at any one time. We will let the electorate be the final judge of that.

• 1655

The other day my colleague from Halifax asked some questions that fell into the area of policy, and Mr. Allan, the Marine Administrator, and Mr. Quaile both had some hesitancy in responding to them. They had to do, in a general way, with the observations of the Auditor General on the absence of cost-effectiveness of icebreaking in the St. Lawrence River. Mr. Crosby was, I suppose, interested in learning whether or not the department has, in the first place, taken note of the Auditor General's comments and observations, and if you could indicate to us whether or not—because it is a question that perhaps should be answered in terms of equal treatment for all of our ports in Canada—whether or not you have taken note of that and are in the process of developing criteria against which the costs and benefits of icebreaking might be measured.

Mr. Axworthy: The short answer to the question, Mr. Chairman, is yes, we are studying both the cost-recovery issue and the economic impacts of the various services that we would provide. It is a reasonably complicated issue, because in many cases the measurement of those impacts is not related just to the shipping lanes but also to the very widespread fishing that goes on in those areas and fishing boats that want to get out in early season. So there are a number of facets to the examination under way. But we are certainly looking at it.

[*Traduction*]

installés dans la région métropolitaine pas trop loin de cet institut et pour se rapprocher des entreprises de transport maritime où ils travaillent. Or, le déménagement de cet institut aura justement d'énormes répercussions sur la qualité et le niveau de leur formation. A-t-on réfléchi à l'effet que cela aura dans ce secteur si les étudiants qui suivaient ces cours de perfectionnement ne pourront plus le faire à cause du déménagement de l'institut.

M. Axworthy: J'ai dit et je le répète, cela ne relevait pas de notre compétence. La décision a été prise conjointement par le ministère provincial de l'Education et le ministère de l'Emploi et de l'Immigration. Notre intervention s'est bornée à fixer les normes d'enseignement de la Garde côtière.

M. Forrestall: Vous déclinez donc toute responsabilité et vous vous lavez les mains de l'affaire. Lorsque d'ici deux ans . . .

M. Axworthy: J'assume pleinement mes responsabilités pour les questions relevant de ma compétence. Pour obtenir des réponses concernant le reste de ce problème, il faut poser les questions au ministre compétent.

M. Forrestall: C'est malheureux que le ministre des Transports refuse de s'intéresser à cet institut naval qui est fréquenté par 300 ou 400 étudiants. Ce sera aux électeurs de juger.

L'autre jour mon collègue de Halifax ayant posé des questions touchant les orientations générales, M. Allan et M. Quaile ont hésité à répondre. Il s'agissait de la remarque faite par le vérificateur général selon lequel la rentabilité des brise-glace du Saint-Laurent laisse à désirer. M. Crosby cherchait à savoir d'une part si le ministère a tenu compte des observations du vérificateur général et d'autre part si vous comptez fixer des critères pour pouvoir juger de la rentabilité des brise-glace, afin que tous les ports du pays soient traités sur un pied d'égalité.

M. Axworthy: Nous sommes effectivement en train d'examiner la rentabilité et les incidences économiques des différents services que nous assurons. La question est d'ailleurs complexe dans la mesure où ces services ont une incidence non seulement sur les chenaux mais également sur les pêcheurs qui tiennent à aller pêcher en début de saison. C'est donc un problème qui comporte de multiples aspects, mais nous sommes certainement en train de l'examiner.

[*Text*]

Mr. Forrestall: It is I think a little more specific and a little harsher in reality than the way I put it. If the Minister does not particularly want to deal with it, I will repeat Mr. Crosby's question:

> A study in fact would probably reveal that the primary beneficiaries of icebreaking are the carriers themselves.

That poses, then, the question of whether or not the department has as yet produced a policy looking ahead to user-pay, or are the taxpayers in Canada going to muddle along, raising this question from time to time, inferring that there is in fact different treatment? Are we moving in that direction? Are you closer to a policy—a policy that you can enumerate and that would be understood by the taxpayers, who have to pick up the tab for this; a tab for largely foreign-owned vessels, foreign-based corporations, many of them foreign-based for the sole purpose of avoiding Canadian taxes?

The question is there. I just wonder if the Minister would care to address it.

Mr. Axworthy: Mr. Chairman, as Mr. Forrestall knows, it is an issue with some complexity attached to it. First I would want to remind him that the application of the 6 and 5 program does provide a restraint on any further enhanced costs. We are trying to keep costs of services down. But I think particularly in the area of transport we can provide many important benefits to users that cannot and should not be measured purely by chartered-accountant standards of cost recovery but have a much broader economic implication throughout the system. If we simply get down to a formula basis for measuring every service—and I think a good example is one that your colleague from Nova Scotia raises with me about the lighthouses: in many cases you cannot measure the value of having a human being in a lighthouse, even though the Auditor General says get rid of him. For fishermen and others who need those services, the fact that there is a person in that lighthouse provides a very major sense of security and comfort. Similarly in the case of ice-breaking, it provides a number of tangential benefits that cannot be measured purely by providing a cost application to breaking one line for one ship because, first, other ships may use the same lane; there may be others who also take advantage of it. There are a number of small fishermen in that area of the St. Lawrence who also must earn a livelihood and achieve a purpose, and they could not afford any kind of strict cost recovery basis.

• 1700

I also want to point out that we would be faced with a very major potential diversion of cargo traffic because the United States would not provide for similar charges and therefore there would be a tendency of shipping lines to go where the costs are lower and therefore use American facilities rather than Canadian facilities.

So, for all those reasons, I think the cost recovery formula that is put down in its official, formal way may in fact end up being cost inefficient or economically inefficient in the long run.

[*Translation*]

M. Forrestall: La situation n'est pas aussi simple et puisque vous ne semblez pas vouloir l'aborder, je me permettrais de répéter la question posée par M. Crosby:

> Une étude montrerait probablement que les transporteurs sont les principaux bénéficiaires de l'activité des brise-glace.

Dans ces conditions, avez-vous envisagé la possibilité de faire payer ces travaux par les usagers plutôt que par l'ensemble des contribuables, ce qui reviendrait à dire que tous ne sont pas traités sur un pied d'égalité. Est-ce que vous comptez donc faire payer les usagers dont la majorité sont en l'occurrence des navires appartenant à des étrangers, des sociétés étrangères ou encore des sociétés immatriculées à l'étranger pour ne pas payer d'impôt au Canada.

J'attends votre réponse.

M. Axworthy: C'est une question très complexe. Le plafonnement des dépenses à 6 et 5 p. 100 nous empêche d'engager de nouveaux crédits. Nous cherchons en effet à réduire les coûts de service. Les multiples services afférents au transport ne peuvent pas être jugés uniquement en termes comptables car ils ont des répercussions à tous les niveaux de l'économie. Il est impossible de calculer la valeur de tous les services selon une formule stricte. Ainsi un de vos collègues de la Nouvelle-Écosse a soulevé la question des phares; même si le vérificateur général affirme qu'il est inutile d'avoir un gardien dans tous les phares, on ne peut pas toujours quantifier la valeur d'une présence humaine. Pour les pêcheurs, la présence d'un gardien de phare est un facteur de sécurité et de réconfort. Toujours dans le cas du dégagement des glaces, ces activités engendrent une série de retombées positives impossibles à calculer d'une façon simple dans le cadre d'une formule de perception de frais proportionnels pour le dégagement d'une voie pour un seul bâtiment car, en premier lieu, d'autres navires peuvent fort bien utiliser le même chenal, il y en a en effet d'autres qui pourraient en profiter. Il y a également dans cette région du Saint-Laurent un certain nombre de petits patrons pêcheurs qui doivent gagner leur vie et qui ne pourraient pas se permettre de payer des frais de dégagement proportionnels.

Je voudrais également signaler qu'avec l'application d'une formule de ce genre, nous risquerions de perdre une bonne partie de nos transports maritimes au profit des États-Unis, car ces frais d'utilisation n'y étant pas perçus, les compagnies de navigation auraient tendance à aller là où cela leur coûterait moins cher et par conséquent à utiliser l'infrastructure américaine au lieu de l'infrastructure canadienne.

Pour toutes ces raisons donc, je dirais que la formule de recouvrement des frais de brise-glace proposée sous cette forme officielle pourrait fort bien à long terme se révéler non rentable, voire économiquement nuisible.

[*Texte*]

Mr. Forrestall: I gather the Minister again does not want to . . . Well, it is a question simply of are you going to go ahead with user pay or are you going to go along the way we are? But I gather the Minister's response was . . .

Mr. Axworthy: I do not want to postpone that because I think I have tried to say since I have become Minister of Transport that I think we provide an essential service for all economic actors in our system.

Mr. Forrestall: The question is who will pay for it. Why should a foreign ship owner be the beneficiary?

Mr. Axworthy: If you want to get into a good theoretical debate, the reason why you have government providing a service is that it provides a common service for the collective public interest. Not all those services can necessarily be attached to one user because if there is a multiple range of benefits spread over a large universe of users then that is a legitimate cost that should be borne by the consolidated revenue. That is the reason why you have the government in one sector and why you have private things in the other sector. We provide services that have important public application, and that is why we cannot get into the trap, I believe, of trying to measure every single service we provide, as I say, purely by the chartered accountants' measuring stick. If you do that, I believe that in many instances you will end up providing a deterrent and handicap to economic development or to economic livelihood. That is why transport must be measured more in relation to the larger economic system it supports and supplies, not purely by some more restricted administrative measurement.

The Chairman: Final question, Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Just two very brief ones then. What legislation can we expect from you between now and the end of June? Secondly, could you give us some direction with respect to the present status of seaway tolls, the talks that are going on? Specifically, have you considered joint public hearings both in Canada and the United States with respect to the mid- or long-term toll structure on the system? Those two, thank you very much.

If you have not, would you give some consideration? It has been some 10 years or more since we have had a good, open public airing of some of the difficulties surrounding the system. There are some problems with respect to environmental concerns that are being raised, but more specifically just for the tolls.

The Chairman: Mr. Minister.

Mr. Axworthy: Mr. Chairman, as Mr. Forrestall knows, we will soon be honouring the 25th anniversary of the seaway system, and it might be that that is a very appropriate time to undertake the kind of revisiting that Mr. Forrestall is recommending. I will see that we contact our American counterparts to determine their interest in pursuing that idea.

[*Traduction*]

M. Forrestall: J'imagine que, une fois de plus, le ministre ne tient pas . . . Ecoutez, c'est simplement la question de savoir si vous allez utiliser cette formule ou conserver le statu quo, mais je le répète, je pense que le ministre a répondu . . .

M. Axworthy: Je ne veux pas y surseoir parce que, je l'ai dit je crois, depuis que j'ai accepté le portefeuille des Transports, nous assurons à toutes les composantes économique du système un service essentiel.

M. Forrestall: Il reste à savoir qui va payer la facture. Pourquoi en faire profiter aux navires étrangers?

M. Axworthy: Si vous voulez vous lancer dans un long débat théorique, la raison pour laquelle nous avons un gouvernement qui assure un certain service est qu'il s'agit d'un service commun dont profite toute la collectivité. Tous ces services ne peuvent pas nécessairement être reliés à un seul utllisateur dans la mesure où il y a toute une série de retombées dont profitent toute une gamme d'utilisateurs et il s'agit là par conséquent d'une dépense tout à fait légitime qui mériterait d'être assumée par le Trésor publique. C'est la raison pour laquelle le gouvernement oeuvre dans un secteur et le secteur privé dans un autre. Nous assurons des services qui ont des retombées importantes pour la collectivité et c'est la raison pour laquelle, dirais-je, nous ne pouvons pas essayer de mesurer chacun des multiples services que nous assurons en utilisant une simple recette comptable. Si nous procédions de la sorte, j'imagine que bien souvent, nous nuirions au développement économique, nous l'entraverions. C'est pourquoi toute cette question du transport doit être davantage mise en regard du système économique au sens large, qui en bénéficie, et non pas être simplement étalonnée d'une façon administrative plus limitée.

Le président: Votre dernière question, monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Deux toutes petites questions, si vous voulez bien. Qu'entendez-vous déposer en guise de projet de loi d'ici la fin du mois de juin? Pourriez-vous nous donner une idée de ce qu'il en est actuellement des péages applicables sur la voie maritime et des entretiens qui se déroulent à ce sujet? Pour être un petit peu plus précis, avez-vous envisagé d'organiser des audiences publiques mixtes au Canada et aux États-Unis à propos de la structure des péages à moyen ou à long terme? Voilà donc mes deux questions, je vous remercie.

Si la réponse est non, pourriez-vous envisager de le faire? Cela fait bien dix ans que nous n'avons pas vraiment discuté en public d'une façon approfondie certaines des difficultés inhérentes au système. Il y a des problèmes environnementaux également, mais je m'intéresse plus particulièrement à la question des péages.

Le président: Monsieur le ministre.

M. Axworthy: Monsieur le président, comme M. Forrestall le sait fort bien, nous allons bientôt fêter le 25e anniversaire de la Voie maritime et il se peut que ce soit là l'occasion rêvée pour entreprendre le genre d'exercices que recommande M. Forrestall. Je vais veiller à ce que nous prenions contact avec nos homologues américains afin de voir si eux aussi seraient d'accord pour procéder dans ce sens.

[*Text*]

Mr. Forrestall: What about legislation?

Mr. Axworthy: On legislation, we have a number of Bills we would like to enter in the House. There are the Aeronautics Act amendments that I think would be very important to do. We have the shipping liner conference exemption that is now going through the Cabinet system. There are other areas we would like to get into, but . . .

Mr. Forrestall: Oil pollution—can we get that this . . .

Mr. Axworthy: We are working on it, but it is a very complicated Bill. I am not sure we will have it on time. Mr. Allan says that the drafting may not be completed until late summer.

• 1705

The Chairman: Thank you, Mr. Forrestall.

Before going to Mr. Gustafson, members know that we lost our committee meeting on Tuesday because the bells were ringing. Therefore, if somebody is willing to move the following motion, we can arrange a make-up meeting, that the committee reschedule another meeting on Thursday, March 29, 1984, at 9.30 a.m., to consider the votes relating to the surface transportation program under Transport.

Motion agreed to.

The Chairman: Thank you. It shall be done.

Mr. Gustafson, please.

Mr. Gustafson: Mr. Minister, I have a couple of short questions relating to grain matters and, in particular, grain transportation and rail line abandonment. You will recall that the last time you appeared before the committee I asked you questions pertaining to the rail line abandonment situation on the Big Beaver line and also the Avonlea line.

Now, I think the Minister is aware, particularly since Bill C-155, that the prairie farmers are very, very concerned about grain transportation, increased energy costs, the devaluation of land prices along rail lines—where rail lines are being abandoned. I think one additional consideration that is really quite a concern now is the fact that political parties might be playing politics with this verv, very serious situation. I have written letters, but we have not been getting specific direction as to what the CTC is doing or what you, as a Minister, intend to do about these very serious problems.

The farmers are facing what might seem to be quite a difficult summer, in terms of grain prices and in terms of energv costs, and I wonder if you could clarify the specific requests to those rail lines. I would also ask you: Have you sat in yourself on these rail line hearings on abandonment? I know you have not sat in in that specific area that I relate to, because I was there, but others, to realize the impact of what it is to pull out a rail line from farmers who have to transport a distance.

[*Translation*]

M. Forrestall: Et vos projets de loi?

M. Axworthy: À ce sujet, il y a toute une série de mesures législatives que nous aimerions soumettre à la Chambre. Il y a une série d'amendements à la Loi sur l'aéronautique qui sont à mes yeux extrêmement importants. Il y a la question de l'exemption de la conférence des compagnies de navigation maritime qui est actuellement à l'étude au Cabinet. Il y a bien d'autres domaines encore dans lesquels nous aimerions légiférer mais . . .

M. Forrestall: La pollution par les hydrocarbures—est-ce que nous pouvons . . .

M. Axworthy: Nous y travaillons, mais c'est un projet de loi très complexe et je ne sais pas si nous pourrons le terminer à temps. M. Allan me signale qu'il se peut fort bien que la rédaction ne soit pas terminée avant la fin de l'été.

Le président: Merci, monsieur Forrestall.

Avant de céder le micro à M. Gustafson, je rappellerais aux députés que nous n'avons pas pu siéger mardi à cause du vote et j'aimerais donc que quelqu'un me soumette une motion qui nous permettrait d'organiser une séance supplémentaire pour rattraper le temps perdu, en l'occurrence le jeudi 29 mars 1984 à 09h30, séance qui serait consacrée à l'examen des crédits relatifs au Programme des transports de surface relevant de Transport Canada.

La motion est adoptée.

Le président: Je vous remercie. Ce sera fait.

Monsieur Gustafson, s'il vous plaît.

M. Gustafson: Monsieur le ministre, je voudrais poser deux ou trois brèves questions concernant les grains, en particulier leur transport, et l'abandon de lignes de chemin de fer. Vous vous souviendrez que lors de votre dernière comparution, je vous ai posé des questions concernant l'abandon de services ferroviaires sur la ligne *Big Beaver* et également sur la ligne Avonlea.

Le ministre sait, surtout depuis le projet de loi C-155, que les agriculteurs des Prairies sont très, très inquiets au sujet du transport des grains, de l'augmentation des coûts de l'énergie, de la dévalorisation des prix des terres le long des lignes de chemin de fer—là où elles sont abandonnées. Ce qui est également très inquiétant, c'est le fait que les partis politiques pourraient se servir de cette situation très grave pour faire de la politique. J'ai écrit des lettres, mais nous ne savons pas quelle orientation la C.C.T. ou vous-même, en tant que ministre, voulez donner à ce très grave problème.

Les agriculteurs auront à faire face à ce qui s'annonce comme un été difficile, pour ce qui est des prix des grains et également des coûts de l'énergie, et je me demande si vous pourriez nous parler des demandes que vous avez faites expressément à ces lignes de chemin de fer. Je vous demanderais également de nous dire si vous avez siégé vous-même aux audiences concernant l'abandon des lignes de chemin de fer ? Je sais que vous n'avez pas siégé pour les questions très particulières auxquelles je m'intéresse, car j'y étais, mais avez-

[*Texte*]

Mr. Axworthy: Mr. Chairman, if Mr. Gustafson will allow me, in response to his question, first to outline what we are engaged in at the present time in developing a new program of branch line rehabilitation. As you know, there had been some strong concern expressed about the ability to deal with the full network that has presently been constituted, and how and when it would take place.

We have been very actively involved and engaged with discussions with the railroads and now with the elevator companies to develop a five-year program on rail line rehabilitation. This would allow us to virtually upgrade all the track in the network, I think, with the exception of perhaps 100 or 200 miles. So we would be in a position to give a real sense of security to the areas, grain points that are presently assigned on the permanent network. I think that would be a very major set of assurances to farmers in western Canada.

• 1710

I would hope we would be able to outline the full details of that on April 6, when we meet with the Senior Grain Transportation Committee in Winnipeg. I have indicated to them I would be in a position to bring forward a program by that time. So we will be doing that on April 6 with the grain committee, and getting their responses back to the policy I would like to put out. So I think it is a major step forward. Of course we will make sure you receive full information on that. I would also welcome your responses on it.

As for the question of have I sat on rail line hearings, no, I am sorry, I just have not had the time since I have been here. I have, however, met with a number of farm groups on my trips into the western prairie provinces. In some cases I have instructed my staff to go back to do a review. We did have a major meeting with the people affected by the Carleton subdivision. I just had a staff person from my office out there about two weeks ago, and I am just reviewing his report now. We also had a meeting with the people from the Stettler area in Alberta, who have a major concern about their network. Again, I will be reviewing a decision on that area.

As to the Avonlea and Big Beaver lines, if Mr. Gustafson could wait for a minute, we will try to get an up-to-date report on what is happening, because I had one of my assistants working on that, and he left the room for reasons which we all know.

Mr. Gustafson: I would appreciate that.

[*Traduction*]

vous assisté à d'autres afin de savoir quelles répercussions pouvait avoir cet abandon des lignes de chemin de fer pour les agriculteurs qui nécessitent un transport sur de longues distances?

M. Axworthy: Monsieur le président, si M. Gustafson veut bien me le permettre, je répondrai à sa question en soulignant tout d'abord que nous sommes en train de mettre au point un nouveau programme de remise en état des lignes secondaires. Vous le savez, nous nous sommes beaucoup inquiétés de la possibilité de nous occuper de tout le réseau tel qu'il est présentement constitué, et quand et comment cela pourrait se faire.

Nous avons participé activement à des discussions avec les sociétés de chemin de fer et nous discutons actuellement avec les sociétés d'élévateurs à grains pour mettre au point un programme quinquennal concernant la remise en état des lignes de chemin de fer. Nous pourrons de cette façon améliorer pratiquement toutes les voies du réseau, je crois, à l'exception peut-être de 100 ou 200 milles. Nous pourrions donc de cette façon donner à ce secteur un sens réel de sécurité, pour ce qui est des points de transport de céréales qui sont présentement assignés aux réseaux permanents. J'estime que cela représente des garanties très importantes pour les agriculteurs de l'ouest du Canada.

J'espère que nous pourrons vous en donner tous les détails le 6 avril, lorsque nous rencontrerons le Comité principal du transport des grains à Winnipeg. J'ai fait savoir aux représentants du Comité que je serais en mesure de présenter un programme à cette date. Voilà donc ce que nous allons faire, le 6 avril, lors de la rencontre avec le Comité des grains, et nous saurons quelle serait leur réponse quant à la politique énoncée. Voilà, à mon avis, un grand pas en avant. Nous allons certainement nous assurer que tous les renseignements à ce sujet vous parviendront. J'aimerais également connaître vos réactions.

Quant à la question de savoir si j'ai siégé lors des audiences des chemins de fer, je vous répondrai non, je regrette, je n'ai tout simplement pas eu le temps depuis que j'occupe mon poste. Cependant, j'ai rencontré un certain nombre de groupe d'agriculteurs lors de mes voyages dans les provinces des Prairies de l'Ouest. Dans certains cas, j'ai demandé à mon personnel d'y retourner pour faire un examen de la situation. Nous avons eu une réunion très importante avec les personnes qui sont touchées par la subdivision Carleton. J'ai envoyé quelqu'un de mon personnel, il y a environ deux semaines, et je suis en train de revoir son rapport. Nous avons également eu une réunion avec les gens de Stettler en Alberta qui se préoccupent grandement de leur réseau. Là encore, je reverrai la décision qui a été prise pour cette région.

Pour ce qui est des lignes Avonlea et Big Beaver, si M. Gustafson veut bien attendre un peu, nous allons tenter d'obtenir un rapport pour le mettre à jour sur la question, un de mes adjoints y a travaillé, il vient de quitter la pièce pour des raisons que nous connaissons bien.

M. Gustafson: Je comprends.

[*Text*]

Another question, relating to grain transportation and hopper cars specifically: at what rate are hopper cars coming off the assembly line, or being produced: on a weekly or monthly or daily basis? Can you give us some update on that?

Mr. Axworthy: I will ask Mr. Mulder to give you a report on that, Mr. Gustafson.

The Chairman: Mr. Mulder.

Mr. Nick Mulder (Administrator, Canadian Surface Transportation Administration, Transport Canada): Currently none are in production. We finished the order last year, Mr. Chairman, and we are in the process right now of assessing the bids we have asked for on the new set of orders. Those are the 1,230 cars the Minister announced about a month or so ago. We hope to have the actual decision on which companies will be asked to produce what cars within the next two or three weeks. Then I think the rough timing is it will take about three to four months to get the cars off the line.

We could speed it up if we had to. The difficulty is that we want to spread the employment out as long as we can and not have a problem of peaking employment for two months when it could be done, say, over a period of four months.

Mr. Gustafson: This again creates a major problem in timing. If you are going to have some new hopper cars in place to pick up the crop for next fall—is that block of 1,230 hopper cars going to be ready, say, by September 1?

Mr. Mulder: A number of them will be in service by August 1, but not all of them. I do not know what the exact distribution would be. But all of them will certainly be in service by the fall; that is, by September 21.

Mr. Gustafson: So you are saying by September 1 you are going to have 1,230 cars in service.

Mr. Mulder: As far as I can recall, I was told that by the end of September all of them would be in service. When I said "fall", I meant technically the fall, which is September 21. Whether all of them would be ready on September 1, I would have to double-check and perhaps come back to you on, sir.

Mr. Gustafson: Could you get that information for us . . .

Mr. Mulder: Right. And also exactly when we start . . .

Mr. Gustafson: —and the timing for when you expect to have that completion of the 1,230 cars built and in service.

Mr. Mulder: Right. I will check that and get back to you, sir, with the exact timing.

The Chairman: Through the clerk, please.

Mr. Mulder: Yes, sir.

[*Translation*]

Je voudrais poser une autre question concernant le transport des grains et des wagons-trémies en particulier. À quel rythme les wagons-trémies sortent-ils des lignes d'assemblage, où sont-ils produits? Combien y en a-t-il par semaine, par mois ou par jour? Pouvez-vous faire le point à ce sujet?

M. Axworthy: Je vais demander à M. Mulder de vous faire un rapport à ce sujet, monsieur Gustafson.

Le président: Monsieur Mulder.

M. Nick Mulder (administrateur, Administration canadienne du transport de surface, Transport Canada): Il n'y en a aucun présentement. La commande s'est terminée l'an passé, monsieur le président, et nous sommes présentement en train d'évaluer les soumissions que nous avons demandées pour une nouvelle série de commandes. Elles ont trait à 1,230 wagons que le ministre a annoncé il y a environ un mois. Nous espérons décider des compagnies qui seront choisies pour construire ces wagons au cours des deux ou trois prochaines semaines. Je vous dirai de façon approximative qu'il faudra trois ou quatre mois pour que les wagons sortent de la ligne d'assemblage.

Nous pourrions un peu accélérer les choses s'il le fallait. Le problème c'est qu'il faut étaler l'emploi sur une aussi longue période que possible afin de ne pas avoir de période crête d'emploi pendant deux mois alors que le travail pourrait être fait, réparti sur environ quatre mois.

M. Gustafson: Cela crée de nouveau un problème important de synchronisation, si on doit obtenir les nouveaux wagons-trémies pour la récolte, l'automne prochain . . . est-ce que vous croyez que ce contingent de 1,230 wagons-trémies sera prêts pour, disons, le 1er septembre?

M. Mulder: Un certain nombre entreront en service le 1er août, mais ils ne seront pas tous prêts. Je ne sais pas exactement qu'elle sera la répartition. Cependant, ils entreront tous en service d'ici l'automne, c'est-à-dire le 21 septembre.

M. Gustafson: Vous prétendez que d'ici le ler septembre les 1,230 wagons seront en service.

M. Mulder: Pour autant que je me souvienne, on m'a dit qu'à la fin de septembre ils seront tous en service. Lorsque j'ai dit «l'automne», je voulais vraiment parler de l'automne, qui techniquement commence le 21 septembre. Quant à savoir si tous les wagons seront prêts le 1er septembre, il me faut revérifier et peut-être communiquer de nouveau avec vous.

M. Gustafson: Pourriez-vous obtenir ce renseignement pour nous . . .

M. Mulder: Bien. Et vous voulez le savoir exactement quand nous allons commencer . . .

M. Gustafson: . . . et le moment où vous vous attendez à ce que les 1,230 wagons soient terminés et en service.

M. Mulder: Bien. Je vais vérifier et je vous dirai exactement à quelle période.

Le président: Veuillez le faire par l'entremise du greffier s'il vous plaît.

M. Mulder: Oui monsieur.

[*Texte*]

Mr. Gustafson: That is all. Thank you.

The Chairman: Very good. That saves some time, Mr. Gustafson.

Mr. Nowlan, please.

Mr. Nowlan: Thank you, Mr. Chairman.

To the Minister, the one question I have on that memorable *New York Times* interview—it gets a lot of publicity in Canada, I guess, when you are interviewed by the *New York Times*. You mentioned not just Mirabel, Mr. Minister, but the quote is:

• 1715

> We build airports that are a federal concern with no provincial and metropolitan oversight, so who is going to complain that we are building Taj Mahals. As a result we have a lot of Taj Mahals.

Now, leave Mirabel out of it. What other airports, from your perspective, did you mean when you said there were a lot of other Taj Mahals? Or were you just speaking figuratively?

Mr. Axworthy: Mr. Chairman, we went through this before Mr. Nowlan arrived and were describing how if we did not provide for the kind of economic activity . . .

Mr. Nowlan: I have been here all afternoon and heard all that.

Mr. Axworthy: You heard all that?

Mr. Nowlan: I heard all that. Do not play around with me, Mr. Minister, because I have been here all afternoon.

It was Mr. Deniger and Mr. Mazankowski who mentioned Taj Mahals, and I heard about economic activity, but it is your quote that says "As a result we have a lot of Taj Mahals". I just want to ask you, so I can understand your thinking, what you meant when you said that, because those words are fairly clear.

Mr. Axworthy: I was trying to explain what I meant, Mr. Chairman. I meant that where we have a number of air facilities that were designed with a certain traffic forecast and growth pattern in mind and that has not materialized we are going to be faced with Taj Mahals if we do not do something to fill them up. The growth pattern trend line in the industry has substantially fallen and it is very important that we now plan somewhat different structures so we can get more activity. That is the way we can avoid that taking place.

We were talking about the need perhaps to develop a more decentralized form of planning for airport facilities, one that would be more reflective of the economic constraints you would find in a local, regional, provincial arena. I believe we can and should attempt to find ways of reducing costs in our airport system so again we can provide for a larger incentive to growth and low-cost operations that will attract the travellers back onto the planes.

[*Traduction*]

M. Gustafson: Ce sera tout. Je vous remercie.

Le président: Très bien. Cela nous donne un peu plus de temps monsieur Gustafson.

Monsieur Nowlan, s'il vous plaît.

M. Nowlan: Merci, monsieur le président.

Je m'adresse au ministre, je voudrais lui parler de ce mémorable entretien qu'il a accordé au *New York Times* qui a reçu beaucoup de publicité au Canada. Non seulement vous avez parlé de Mirabel, monsieur le ministre, mais vous avez dit:

> Nous construisons des aéroports qui sont de compétence fédérale et sur lesquels les provinces et les métropoles n'ont aucun contrôle, qui peut donc se plaindre que nous construisons des Taj Mahals. En conséquence, nous avons beaucoup de Taj Mahals.

Laissons Mirabel de côté, quels autres aéroports à votre avis représentent des Taj Mahals? Est-ce qu'il s'agissait d'une figure de style?

M. Axworthy: Monsieur le président, nous en avons discuté avant que M. Nowlan arrive et nous avons souligné comment, si nous n'offrons pas le genre d'activité économique . . .

M. Nowlan: J'étais présent tout l'après-midi et j'ai entendu tout cela.

M. Axworthy: Vous l'avez tout entendu?

M. Nowlan: J'ai tout entendu. N'essayez pas de me faire marcher, monsieur le ministre, j'ai été ici tout l'après-midi.

Ce sont MM. Deniger et Mazankowski qui ont parlé de Taj Mahals, et j'ai entendu aussi ce qu'on a dit au sujet de l'activité économique, mais c'est votre citation qui m'intéresse: «En conséquence, nous avons beaucoup de Taj Mahals». Je vous pose la question à vous, car j'aimerais bien comprendre ce que vous pensez lorsque vous dites cela, les mots eux-mêmes sont très clairs.

M. Axworthy: J'essayais d'expliquer ce que je voulais dire monsieur le président. Voilà, nous avons un certain nombre d'installations aériennes qui ont été conçues d'après certains prévisions de trafic et de tendances de croissance qui ne se sont pas matérialisées et nous allons avoir sur les bras des Taj Mahals si nous ne faisons pas quelque chose pour les activiter. Les tendances de croissance dans l'industrie sont vraiment à la baisse et il est très important que nous prévoyions maintenant des structures différentes afin d'avoir plus d'activité. C'est de la façon dont nous pouvons éviter cela.

Nous avons parlé du besoin peut-être de mettre au point une planification plus décentralisée pour les installations d'aéroports, afin qu'elle traduise mieux les contraintes économiques auxquelles il faut faire face sur la scène locale, régionale et provinciale. Il nous faudrait, à mon avis, trouver les moyens de réduire les coûts de notre système aéroporté pour que, de nouveau, nous puissions davantage stimuler la croissance et obtenir des activités moins coûteuses qui feront revenir les voyageurs sur nos vols.

[*Text*]

It was really an argument being made that unless a change in policy is made we will be faced with those kinds of monuments.

Mr. Nowlan: Okay, after we cut through all that—and I understand that reasoning and I empathize with it and I quite agree that anything that will stimulate air traffic is going to help everybody—I come back to your statement that in effect, then, you really were intending to say that you had one Taj Mahal that was Mirabel which had been described by name, but in terms of a lot of other Taj Mahals there is no other Taj Mahal at present in construction or having just recently been constructed, even though some of them do not make money. We know they all do not make money; in fact that is the exception.

Mr. Axworthy: Mr. Chairman, I know the standard line for the *New York Times* is it prints all the news fit to print, but I would only say it does not print all the words given in an interview. We were talking in a larger sense about airline policy generally and I think one or two sentences were juxtaposed in a way that suggests there are other Taj Mahals. I am saying we could have them if we did not find a way of making utilization.

You were in the room, but perhaps it does bear repeating: You start planning an airport facility a long way back.

Mr. Nowlan: Agreed.

Mr. Axworthy: Therefore if your forecasts do not bear out then you are sitting with a lot of facilities that are totally underutilized. I think Mr. Nowlan would agree that Taj Mahal is generally used as a good metaphor for facilities underutilized.

Mr. Nowlan: Agreed. I was just going to . . .

The Chairman: I cannot help but interrupt here to remind both Mr. Nowlan and the Minister that our clerk, Miss Sirpaul, says there is only one Taj Mahal.

Mr. Nowlan: I was just going to come to the other metaphor in the story. I understand, and almost will accept, what the Minister said in explanation, but the reason I asked the question is the headline, which the Minister has nothing to do with, obviously. It was: "Canada Betrays a Weakness for White Elephants". I do not know how many white elephants there are where our clerk comes from, but certainly Taj Mahals and white elephants . . . That was the whole thrust of the story. As far as I am concerned, there is really only one white elephant and/or only one Taj Mahal in Canada, and that is Mirabel, and that is the personification of planning and/or perhaps projections that just did not converge.

Okay, I will leave that alone and let us come down to something else that we have talked about. What is almost a proverbial white elephant too, although it is the wrong

[*Translation*]

En réalité, je soulevais l'argument qu'à moins de modifier la politique nous ferons face à ce genre de monuments.

M. Nowlan: Très bien, maintenant qu'on a expliqué la chose—et je comprends ce raisonnement, et sympathise, et je suis tout à fait d'accord que tout ce qu'on fera pour encourager le trafic aérien aidera un peu tout le monde—je reviens à votre déclaration. En réalité, ce que vous voulez dire c'est qu'on avait un Taj Mahal qui est Mirabel, l'aéroport a été mentionné par son nom, mais lorsque vous avez dit qu'il y avait un grand nombre d'autres Taj Mahals, il n'y en a pas présentement en construction ou qui aient été récemment construits, même si certains de ces derniers ne font pas de profits. Nous savons qu'ils ne font pas tous des profits, en réalité ce serait même l'exception.

M. Axworthy: Monsieur le président, je sais que de l'avis du *New York Times*, on imprime toute nouvelle qu'on estime digne d'être imprimée, mais je ne puis que souligner qu'on n'imprime pas tous les mots prononcés lors d'une entrevue. Nous parlions de façon générale de la politique aérienne et je crois qu'on a pris une ou deux phrases pour les juxtaposer de façon à suggérer qu'il y a d'autres Taj Mahals. Tout ce que je dis c'est que nous pourrions en avoir si nous ne trouvons pas des moyens d'utiliser les aéroports.

Vous étiez ici dans la pièce, mais il convient peut-être que je le répète, on commence à planifier les installations d'aéroports bien avant qu'ils soient construits.

M. Nowlan: D'accord.

M. Axworthy: Par conséquent, si les prévisions ne se matérialisent pas, les installations sont tout à fait sous-utilisées. Je crois que M. Nowlan sait que l'expression Taj Mahal est utilisée comme métaphore lorsque des installations sont sous-utilisées.

M. Nowlan: D'accord. J'allais simplement . . .

Le président: Je ne puis m'empêcher de vous interrompre pour vous rappeler, monsieur Nowlan et monsieur le ministre, que d'après notre greffier, Mlle Sirpaul, il n'y a qu'un Taj Mahal.

M. Nowlan: J'allais souligner l'autre méthaphore qui a été exprimée. Je crois comprendre ce que le ministre a dit dans son explication, je puis presque l'accepter, mais la raison pour laquelle je soulève la question c'est à cause du titre et le ministre ne pouvait rien y faire évidemment. On a titré: «Le Canada accuse une faiblesse pour les éléphants blancs». (Canada Betrays a Weakness for White Elephants). Je ne sais pas combien d'éléphants blancs il y a, contrairement à notre greffier, mais il est certain que les Taj Mahals et les éléphants blancs . . . C'est toute l'histoire. Personnellement, je crois qu'il n'y a vraiment qu'un éléphant blanc et un seul Taj Mahal au Canada, ou un des deux, c'est Mirabel, on a l'exemple d'une planification et peut-être de prévisions, ou les deux, qui ne sont tout simplement pas allées dans la bonne direction.

Bon, je m'arrête ici pour aborder un autre sujet dont nous avons discuté. Je n'utilise peut-être pas la bonne métaphore, mais je trouve que le projet de loi ou le document de travail sur

[*Texte*]

metaphor, is our old friend the VIA Rail Bill or working paper. I do not know into quite what allegorical or metaphorical context I can put this. On what track—double track, single track—just where in the tracking process is the VIA Rail working paper or Bill? Realistically, do you think we are going to see it before the next election, if ever?

• 1720

Mr. Axworthy: If I could continue this wonderful round of analogy, that is more on a designated track, Mr. Chairman, rather than a single or double track.

Mr. Nowlan: *Touché*!

Mr. Axworthy: We are working on developing licensing requirements and the kind of legislative framework in which VIA Rail might be included. In part, we wanted first to have for consideration the new Crown Corporation Bill that has been tabled in the House, which I think would set the framework for any new Crown corporation application. I think once the House is able to dispose of that item, we will have the guidelines or framework within which any new Crown corporation legislation could be defined.

In the meantime, as I have pointed out in the committee before, we are engaged in pretty active consultation in different parts of the country about VIA Rail and the role it would play. We are now convening meetings between the railroads, VIA Rail and our own staff to look at the application of the new contracts. I guess probably in a month or two we will have those completed, Mr. Nowlan.

Mr. Nowlan: It is an interesting answer, involving the Crown Corporations Act. I really want to come to my question, but, from the Minister's answer, do I correctly infer that really, regardless of consultations and-or working papers, until the Crown Corporations Act is out of the way we will not see a VIA Rail Bill? I really want to get to the question, because your predecessor did give a timetable at one stage as to when we might see a working paper, a discussion paper, prior to a Bill. That was the sort of process that was going to be followed. I wonder if that process is still going to be followed, regardless of any Bill. Is there any timetable or any parameter of time that the Minister could put on, Mr. Chairman, when we might have that type of paper either referred to a committee or just distributed across the land for a response?

Mr. Axworthy: Mr. Chairman, I cannot give Mr. Nowlan a specific time. We were looking towards the fall of this year, but a number of events have intervened in the meantime and, who knows?

I think before we could forward a VIA Rail policy paper, I would want to complete the consultations we are now engaged in, because a number of very useful ideas are emerging. If I could just share one with Mr. Nowlan and the committee, it would be the notion, borrowed partly from the Amtrack experience and the experience of some of the European

[*Traduction*]

VIA Rail est également un éléphant blanc. Je ne sais pas exactement dans quel contexte situer ce document. J'aimerais savoir où le projet de loi en est, s'il est sur une voie simple ou double? Est-il raisonnable de penser que nous verrons des résultats avant les prochaines élections?

M. Axworthy: Pour continuer dans la même veine, monsieur le président, je ne peux que dire que nous sommes sur une voie désignée plutôt que sur une voie simple ou double.

M. Nowlan: Touché!

M. Axworthy: Nous sommes en voie d'élaborer les exigences en matière d'émissions de permis et la structure législative appropriée pour VIA Rail. Nous attendons de pouvoir étudier le nouveau projet de loi sur les sociétés de la Couronne qui a été déposé à la Chambre et qui établit la structure d'éventuelles sociétés de la Couronne. Une fois que la Chambre se sera prononcée sur cette question, nous aurons les lignes directrices et les structures sur lesquelles il faudra fonder la définition de toute loi portant création d'une nouvelle société de la Couronne.

Dans l'intervalle, comme je l'ai déjà dit au Comité, nous nous sommes lancés dans un processus exhaustif de consultations à travers le pays au sujet de VIA Rail et de son rôle. Nous avons organisé des rencontres entre les diverses sociétés de chemin de fer, VIA Rail et les membres de notre personnel pour étudier les demandes de nouveaux contrats. Je pense que ce processus sera terminé d'ici un mois ou deux, monsieur Nowlan.

M. Nowlan: Votre allusion à la Loi sur les sociétés de la Couronne est fort intéressante. J'aimerais bien en venir à ma question, mais d'après la réponse du ministre, dois-je conclure que sans égard au processus de consultations et aux documents de travail, nous ne verrons pas de projet de loi sur VIA Rail tant que la question de la Loi sur les sociétés de la Couronne n'aura pas été tranchée? J'aimerais connaître la réponse à cette question, parce que votre prédécesseur avait établi un calendrier d'exécution à un moment donné pour le document de travail avant l'élaboration d'un projet de loi. C'est le processus qui avait été retenu. J'aimerais savoir si vous allez suivre cette voie, quel que soit le projet de loi en question. J'aimerais savoir, monsieur le président, si le ministre peut nous dire quand nous pouvons espérer voir ce document au Comité ou s'il sera distribué à travers le pays pour recueillir les réactions des intéressés?

M. Axworthy: Monsieur le président, je ne peux pas donner de date précise à M. Nowlan. Nous avions pensé à l'automne de cette année, mais des événements sont survenus depuis et nous ne pouvons rien confirmer.

Avant d'élaborer un document de politique sur VIA Rail, je préfère attendre que nous ayons terminé notre processus de consultations parce qu'il en ressort des idées fort utiles. J'aimerais faire part à M. Nowlan et aux membres du Comité d'une de ces idées. Il s'agit de la possibilité de créer ou d'établir, d'après l'expérience de Amtrack et de certaines

[*Text*]

passenger rail lines, of having a capacity to establish or set up subunits or subcompanies or contracting arrangements on a local, regional level for certain kinds of services. Local regional areas, let us say, might have a major tourist potential that could provide real economic stimulus. Maybe the local community, or province, or something would then contribute facilities, or services, or some other form of resource and VIA Rail would match it or deal with it, so that the railway could then provide a specific kind of detailed, tailored service for that area. But you would have to have a piece of legislation that would allow you to get into that kind of contractual arrangement. Those are some of the ideas that are beginning to emerge, in a very helpful way. I would want to complete that round of discussion before we put something forward.

Mr. Nowlan: I appreciate the realities of some of the events that have intervened. I do not think you are being overly optimistic if you think about the fall, as far as the working paper is concerned, although I really think, without being too pejorative, in regard to spending $850 million for VIA Rail without some type of statutory framework, as parliamentarians, let alone as a government, we are exposed to legitimate criticism.

Anyway . . .

Mr. Axworthy: I agree with Mr. Nowlan. I think we have to clarify the role of VIA Rail, there is no question about that and I would attempt to do that as soon as we can.

• 1725

Mr. Nowlan: Okay, Mr. Chairman, I have two specific questions that are going to be very short. I do not want to invoke any provocative response from the Minister, because they are not provocatively put. Then I have one last question which, depending on the Minister's answers, may take a couple of minutes.

My one short question with two supplementaries has to do with appointments. Are you going to announce today the new Chairman of Air Canada and what about replacing that honoured, illustrious Chairman of CN, who has gone on to a higher reward, or a lateral reward, or a working reward—getting grain to move. So I am talking specifically about the chairmanships . . . Are you going to make any of those announcements or is the Prime Minister going to make any of those announcements? Or, are you going to make your recommendation before June 16 for either?

Mr. Axworthy: On the first question, as I said at the outset, I do not plan to make any announcements of any kind today, and maybe not even this week. However, I think we would like to move on the Air Canada chairmanship in a very short period of time. We do have to take into account, Mr. Chairman, that we are also looking at a new air policy and because the chairman of a major board of a Crown corporation would be in a position to implement on behalf of the shareholder new

[*Translation*]

mines européennes de chemin de fer pour le transport des passagers, des sous-unités ou des sous-sociétés ou encore des arrangements contractuels aux niveaux local ou régional pour l'octroi de certains genres de services. Il se peut fort bien que certaines régions présentent un potentiel touristique considérable susceptible de contribuer au redressement de l'économie. Les collectivités, les autorités provinciales ou d'autres secteurs pourraient alors fournir des installations, des services ou un autre genre de ressources et VIA Rail à son tour pourrait fournir un apport égal permettant ainsi au chemin de fer de procurer un service adapté tout particulièrement à une région donnée. Et pour ce faire nous avons besoin d'un texte législatif qui nous autoriserait à conclure ce genre de contrats. C'est là une des idées fort utiles qui ressortent de notre processus de consultations. C'est pourquoi je préfère que nous terminions ce processus avant de déposer un document plus concret.

M. Nowlan: Je comprends assez bien la situation que vous nous décrivez. Je ne crois pas que vous soyez trop optimiste en parlant de l'automne pour la publication d'un document de travail même si je pense vraiment, sans trop vouloir être négatif, que nous, en tant que parlementaires, sans parler du gouvernement, prêtons le flanc à des critiques fort justifiées si nous consacrons 850 millions de dollars à VIA Rail sans soutien législatif.

Toutefois . . .

M. Axworthy: Je suis d'accord avec M. Nowlan. Je pense qu'il nous faut clarifier le rôle de VIA Rail, ça ne fait aucun doute en mon esprit. Nous allons nous y mettre dès que possible.

M. Nowlan: Très bien, monsieur le président. Je voudrais poser encore deux questions, mais elles sont brèves et précises. Je ne voudrais surtout pas que le ministre y voit une attaque de ma part car c'est loin d'être mon intention. J'aurais cependant une dernière question à poser qui, selon les réponses du ministre, risque de prendre deux ou trois minutes.

Cette question qui comporte deux supplémentaires concerne les nominations. J'aimerais savoir si vous avez l'intention d'annoncer aujourd'hui qui sera le nouveau président d'Air Canada et qui remplacera le célèbre et honorable président du Canadien National, qui a été récompensé de ses bons et loyaux services par une nomination à un poste plus élevé ou du moins latéral et qui est maintenant responsable du transport du grain. Je veux donc parler des postes de présidents . . . Qui doit annoncer ces nominations de vous ou du premier ministre? Allez-vous faire vos recommandations avant le 16 juin pour un de ces deux postes?

M. Axworthy: Pour ce qui est de votre première question, j'ai dit au début que je n'avais pas l'intention de faire une annonce que ce soit aujourd'hui ni même cette semaine. Toutefois, je pense qu'il faudra agir rapidement pour la présidence d'Air Canada du moins. Il faut tenir compte du fait, monsieur le président, que nous sommes en voie d'élaborer une nouvelle politique aérienne et le président du conseil d'une société de la Couronne doit être en mesure de mettre en oeuvre

[*Texte*]

policy, I think that is a very major factor in our decision-making.

On the CN board, aside from the application I just received from Mr. Benjamin for the job . . .

Mr. Benjamin: Air Canada or CN.

Mr. Axworthy: Either one, okay. I thought it was the CPR chairmanship that Mr. Benjamin was actually seeking. Dr. LeClair is presently acting on a three-month interim appointment as chairman of the board, and I think we will be in a position to make an appointment as soon as that is concluded. So there are no announcements.

Mr. Nowlan: So there are no announcements, and to go one step further on either of those situations, from what you are telling the committee today, and I know things can change very quickly, depending on who looks in the mirror and what they feel like at certain times, there is no recommendation from you, regardless of what might come out of the PMO, on either of those positions?

Mr. Axworthy: No.

Mr. Nowlan: Okay. Let us go down a level, but a very important level, Mr. Chairman, and this comes back to an area where the Minister and I had a few words the last time he appeared here. I tried to facilitate matters in a very positive way by saying I did not care about a detailed answer at that time if the Minister would supply the committee with perhaps a letter or a more detailed answer on his exempt staff, which I am coming back to. Subsequent to the discussion and difference of opinion that we radiated between ourselves at that time, I did file on the Order Paper Question No. 688 on February 16 . . . Is the Minister aware of Question 688 appearing on page 1984, Wednesday, February 16, 1984, and has he got a detailed answer to give me now, or shall I pose the questions to him?

As far as I am concerned, if he were to send a letter to this committee, in effect answering these, rather than a formal reply on the Order Paper, it would suffice. If you look at the government telephone book there appears to be, and I know the Minister has an important department, an exceptional number of exempt staff in the Minister's office, so . . .

Mr. Axworthy: Mr. Chairman, I do not know what he is referring to, but I think there are about seven or eight exempt staff that we have in that area. The rest would be departmental or correspondence and others. However, I will check the accuracy of those figures. I have not seen the Order Paper as yet, but I will assiduously try to ferret it out.

Mr. Nowlan: With the back-up behind you, which I presume is some of the exempt staff we are talking about, and some departmental people too, I would hope, Mr. Chairman, that he could. But the thrust came initially when the Minister first appeared, and I asked for comparative . . . What got my dander up, and the Minister responded with dander, was the

[*Traduction*]

les nouvelles politiques adoptées au nom des actionnaires, ce qui constitue un facteur important du processus décisionnel.

Pour ce qui est du conseil des chemins de fer nationaux, mise à part la candidature que je viens de recevoir de M. Benjamin . . .

M. Benjamin: Air Canada ou la Société des chemins de fer Canadiens nationaux.

M. Axworthy: L'un ou l'autre? D'accord. Je pensais que M. Benjamin aurait préféré la présidence du Canadien Pacifique. M. LeClair a été nommé pour une période de trois mois au poste de président du conseil et je pense être en mesure de nommer quelqu'un au moment de l'expiration de son mandat. Je n'ai donc pas d'annonce à vous faire aujourd'hui.

M. Nowlan: Donc vous n'avez rien à nous dire. J'aimerais cependant pousser l'affaire un peu plus loin. D'après ce que vous avez dit au Comité aujourd'hui, même si je sais que la situation est susceptible de changer très rapidement, selon l'humeur ou les circonstances, vous n'avez formulé aucune recommandation, quoi qu'il puisse sortir du bureau du premier ministre, quant à ces deux postes?

M. Axworthy: Non.

M. Nowlan: Très bien. J'aimerais maintenant passer à un autre niveau qui est non moins important, monsieur le président, et revenir à un sujet que j'avais abordé avec le ministre la dernière fois qu'il est venu comparaître ici. J'ai essayé de simplifier les choses au maximum à ce moment-là et je n'ai pas insisté pour qu'il nous fournisse une réponse détaillée en comité, mais je lui ai demandé de nous expliquer par écrit la situation du personnel exempté. À la suite de cette discussion et de nos divergences à ce moment-là, j'ai fait inscrire au Feuilleton le 16 février, la question nº 688. Le ministre sait-il que la question nº 688 a été publiée à la page 1984 le mercredi 16 février 1984 et a-t-il une réponse à nous fournir maintenant, ou devrais-je lui reposer ces questions?

Personnellement, je suis tout à fait disposé à accepter une réponse écrite au Comité au lieu d'une réponse officielle au Feuilleton. Si vous regardez l'annuaire du gouvernement, vous constaterez que le ministère compte un nombre considérable de personnel exempté au bureau du ministre. Je sais qu'il s'agit d'un ministère important, mais . . .

M. Axworthy: Monsieur le président, je ne comprends où il veut en venir, mais je pense que nous comptons sept ou huit employés exemptés dans ce secteur. Les autres sont des employés du ministère, les personnes responsables de la correspondance et d'autres encore. Je suis cependant tout à fait disposé à vérifier l'exactitude de ces données. Je n'ai pas encore vu le Feuilleton mais je trouverai bien moyen d'obtenir ces renseignements.

M. Nowlan: J'espère, monsieur le président, qu'il pourra nous trouver cette réponse, surtout avec toute l'aide dont il dispose, tant du côté du personnel exempté que du personnel du ministère. Cela remonte à la première comparution du ministre lorsque je lui ai demandé une comparaison . . . Si je me suis fâché, c'est que le ministre m'a répondu sur un ton

[*Text*]

comparison between the exempt staff now and the exempt staff of your predecessor. Just again, checking elementary . . . superficially really—the government telephone book, there is a difference, and I do not think that covers everybody that could be involved.

Mr. Axworthy: Mr. Chairman, I said, I think I recall, at the time, that I did not know what staffing arrangements Mr. Pepin had. I had not informed myself of that interesting fact. What I did indicate is that each Minister arranges his or her office in their own way, designed to provide the best possible service.

• 1730

I think Mr. Nowlan might be prepared to recognize that because of my responsibilities as the only elected Minister from western Canada, for example, I receive an inordinate amount of mail, which if he found some way of diminishing, I would be most appreciative. There is just a lot of correspondence, a lot of communication—as well as fulfilling the role of a regional Minister, which means there are a number of other federal responsibilities that come my way from time to time, particularly in representing the interests of western Canada, to make sure that it gets its fair share of benefits, which we have also talked about in this committee.

Mr. Nowlan: I appreciate everything . . .

Mr. Axworthy: I think for all those reasons—there might be a change, but . . . As I say, I think the numbers we have in our staff here are about seven or eight, but I will confirm that and get back to Mr. Nowlan.

Mr. Nowlan: Mr. Chairman, I want to pursue this.

I understand; and if there were more Ministers from the West, we would have a much more exempt staff under those Ministers. The Minister may be suggesting that I am trying to infer something from a larger staff. I can fully appreciate the fact that the Minister is the only Minister west of the Lakehead and is obviously going to have a lot more problems from that very beautiful part of the country, which I used to live in for about eight years—in the far west, in British Columbia; and even that would produce enough problems to create a good exempt staff structure, I would say.

All I want, Mr. Chairman, from the Minister—he said he would check assiduously, I guess. I would like to know even from his officials here at the table, or behind him, if there has been any work—and if he will give me some assurance that that question, number 688, which has been on the Order Paper a little over a month, since February 16, is going to be answered at some time in the near future. I would be amazed if it were a smaller exempt staff. I am just trying to find out. Frankly, it could be three times, perhaps, Pepin's, in view of the Minister's position; but I think we are entitled to know what the framework is.

Mr. Axworthy: I will look into the question, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Nowlan.

[*Translation*]

assez déplaisant en me parlant de la comparaison entre le personnel exempté à l'heure actuelle et le personnel exempté de son prédécesseur. Mais l'on n'a qu'à vérifier l'annuaire du gouvernement pour voir qu'il y a une différence et je ne crois pas que ça couvre même tous les intéressés.

M. Axworthy: Monsieur le président, il me semble avoir répondu à ce moment-là que je ne connaissais pas les arrangements de M. Pepin en matière de personnel. Je ne m'étais pas renseigné à cet égard. J'ai dit que chaque ministre prenait ses propres dispositions pour son bureau de manière à fournir le meilleur service possible.

J'espère que M. Nowlan comprend que, en ma capacité de seul ministre élu de l'Ouest du Canada, je reçois un volume incroyable de courrier, et je lui saurais gré, s'il a un moyen à me proposer pour le réduire, de m'en faire part. Il y a énormément de responsabilités pour un ministre régional, ce qui entraîne d'autres responsabilités fédérales, de temps à autre, surtout pour ce qui est de représenter les intérêts de l'Ouest du Canada, et de veiller à ce que cette région du pays touche sa juste part d'avantages, ce dont nous avons déjà parlé en comité.

M. Nowlan: Je comprends bien . . .

M. Axworthy: Et pour toutes ces raisons, justement—il devrait y avoir un changement, mais . . . Comme je l'ai dit, je crois que nous avons sept ou huit employés, mais je devrai vérifier et confirmer cette réponse à M. Nowlan.

M. Nowlan: Monsieur le président, j'aimerais avoir encore plus de détails.

Je comprends. Et s'il y avait plus de ministres de l'Ouest du Canada, il y aurait encore plus de personnel exempté à leurs bureaux. Le ministre pense peut-être que j'essaie de tirer des conclusions à partir d'un grand nombre d'employés. Je comprends très bien que le ministre est le seul ministre à l'ouest des Grands lacs et qu'il a par conséquent beaucoup plus de gros problèmes de cette très belle partie du pays où j'ai vécu pendant huit ans—je veux parler de l'Ouest pour vrai, la Colombie-Britannique; et même cette situation suffirait à entraîner suffisamment de problèmes pour qu'il faille mettre sur pied une bonne structure de personnel exempté.

Tout ce que je veux savoir, monsieur le président . . . Je voudrais savoir si le ministre ou ses hauts fonctionnaires qui sont à la table, ou derrière lui, peuvent me dire si quelque chose a été fait—j'aimerais savoir si la question nº 688 qui est au Feuilleton depuis plus d'un mois, c'est-à-dire depuis le 16 février, fera l'objet d'une réponse prochainement. Je serais étonné qu'il compte moins de personnel exempté. J'essaie simplement d'avoir une réponse à cette question. Très sincèrement, il pourrait s'agir de trois fois le nombre d'employés qui travaillaient pour M. Pepin, compte tenu de la position du ministre. Mais il me semble que nous avons le droit de savoir.

M. Axworthy: Je vais me renseigner, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Nowlan.

[*Texte*]

We are now ready for the second round, starting with Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, thank you very much.

Just to make it very clear, in response to the comments by Mr. Flis and to some extent by the Minister, that deregulation is certainly not a new phenomenon with this party. It has been a corner-stone of our policy for quite some time. Prior to the 1979 election we advocated comprehensive regulatory reform not only in the air mode but in others as well. As a matter of fact, one of our basic commitments was to ensure that air travel would be made more accessible to more Canadians, especially in those communities not now receiving adequate service, through expansion of services, greater reliability, lower fares, and a strong competitive industry. To develop that, we were committed to carrying out a process of control deregulation.

Lest there be any fears, Mr. Chairman, Mr. Minister, that I am slavishly following the position of one airline, I can assure you that that is not the case. I was simply trying to develop the debate, as I think the Minister implied.

I should say as well that the actions of our government in 1980 in scaling down the regulations for domestic air charters clearly opened up the field for greater penetration of the discount fares. I think prior to that period of time something like 15% of the air-travelling public were travelling on discount fares, and as a result of the initiatives taken in early 1980, scaling down the domestic air charters and reducing the period of time and the pre-booking deadline and the minimum stop requirements, that has now laid the groundwork for more than 50% of the air-travelling public to be travelling at discount rates.

But I wanted to find out from the Minister, given the fact that from the standpoint of the airlines you really have two different approaches—you have the Wardair approach, which is advocating almost full-scale deregulation, and then you have the group that is represented by Air Canada, CP Air, PWA, who are basically talking about a scale-down approach and talking about zones of flexibility and shorter filing periods and open charters.

• 1735

Could I ask the Minister if he could give the committee any indication as to where he stands in terms of the two respective positions? Is he more inclined to follow the more advanced deregulatory regime, as Wardair advocates, or would he position himself more closely in line to the other three major carriers?

Mr. Axworthy: Mr. Chairman, as a strong practitioner of the art of liberalism, I would have to say somewhere in between.

[*Traduction*]

Nous sommes maintenant prêts à commencer notre deuxième tour. Monsieur Mazankowski, vous avez la parole.

M. Mazankowski: Merci beaucoup, monsieur le président.

J'aimerais tirer quelque chose au clair en réponse aux observations que M. Flis et le ministre, dans une certaine mesure, ont faites au sujet de la déréglementation, qui n'est certes pas un nouveau phénomène pour ce qui concerne ce parti. C'est une des pierres d'achoppement de notre politique depuis un certain temps déjà. Avant les élections de 1979, nous préconisions déjà une réforme exhaustive de la réglementation, non seulement dans le domaine aérien, mais dans d'autres secteurs aussi. En fait, l'un de nos engagements de base était d'assurer une plus grande accessibilité du transport aérien pour les Canadiens, surtout pour ce qui concerne les collectivités qui ont déjà un bon service, au moyen de l'expansion de ces services, d'une plus grande fiabilité, d'une baisse des tarifs et d'une industrie forte et concurrentielle. Pour ce faire, nous nous sommes engagés à lancer un processus de déréglementation des contrôles.

Je m'empresse d'ajouter, monsieur le président et monsieur le ministre, que je ne voudrais pas que vous pensiez que je me fais le porte-parole d'une des lignes aériennes. Ce n'est pas du tout le cas. J'essaie simplement de poursuivre le débat, comme l'a mentionné le ministre.

J'aimerais également signaler que les mesures que notre gouvernement a prises en 1980 pour réduire les règlements concernant les vols nolisés intérieurs ont ouvert la porte à une augmentation des prix spéciaux. Je pense qu'avant cette période, quelque 15 p. 100 du public voyageant par avion se prévalaient de ces tarifs spéciaux. Comme vous le savez, les initiatives qui ont été prises au début de l'année 1980, c'est-à-dire la réduction des vols nolisés intérieurs, la réduction du délai prévu pour les réservations faites à l'avance et le minimum d'escales prévues, ont eu pour résultat que, à l'heure actuelle, 50 p. 100 des personnes voyageant par avion se prévalent des tarifs spéciaux.

Mais j'aimerais que le ministre me dise, vu que les lignes aériennes adoptent en définitive deux approches différentes . . . il y a l'approche Wardair, qui préconise la déréglementation totale, et le groupe Air Canada, C.P. Air et P.W.A., qui préconise une approche progressive et parle de zones de souplesse, de réduction des périodes d'attente et de vols nolisés sans date fixe.

Puis-je demander au ministre de nous indiquer où il se situe par rapport à ces deux positions? Est-il plutôt enclin à adopter le régime plus avancé de déréglementation, comme celui proposé par Wardair, ou à se ranger du côté des trois autres principaux transporteurs?

M. Axworthy: Monsieur le président, je suis un praticien fervent du libéralisme; j'adopterais une position mitoyenne.

[*Text*]

Mr. Mazankowski: All right. That is fair enough. It is not unusual to get those kinds of answers from Ministers of the Crown these days.

Mr. Minister, there seems to be a little confusion in the process. I know that within your office you have a group of people working on a policy. You have the CTC working; they are going out across the country. Then you have a task force set up that I understand involves the department and the airline industry. You have basically three different operations going at the same time, yet you are on record as saying that it does not really matter what the CTC comes up with, you are going to have your policy in place for presentation by the end of April. I think the whole exercise creates a certain amount of confusion. The process is somewhat confusing.

I am just wondering which process is the meaningful one.

Mr. Axworthy: Mr. Chairman, I welcome the chance to clarify that for Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Not only for me, Mr. Minister; for others as well.

Mr. Axworthy: For others as well then.

Mr. Mazankowski: Yes.

Mr. Axworthy: The approach we are taking is first the need to have a public forum in which the various interest groups and the public itself could have an opportunity to express their concerns. We very carefully worded in the reference, recommendation, to the CTC that they are fulfilling a role which is designated under the National Transportation Act to advise the Minister on policy. So they are not making the policy. They may make some recommendations in specific instances where they are having to make a decision on some charter offences, for example, but they are fulfilling a role that was part of the philosophy of the NTA which was to give the Minister good advice on policy changes. So we are using the CTC as a forum in which they can collect a wide range of opinions, and through their collection of that they will then be able to give their opinion and advice to me on what they saw and heard.

At the same time, a number of questions need more detailed work than you are going to get through a public dialogue, things like the labour adjustment issues, small communities policies, the financial situation of the airlines. It just takes fairly good, hard-nosed research to compile that, and we do have a task force made up of four or five departments that are contributing to that. So that is more, in a sense, the internal research and evaluation that must be done, again to give me the kind of information and data I need to evaluate that.

So there really are those two streams that are converging really at some time in early mid-April. I will draw then what the best conclusions would be and recommend to Cabinet a position.

As I indicated earlier, I would want to come back to this committee whenever the Chair set an appropriate date to discuss this policy.

Mr. Mazankowski: Thank you.

[*Translation*]

M. Mazankowski: Très bien. C'est bien ainsi. On a l'habitude d'entendre ce genre de réponses des ministres de la Couronne par les temps qui courent.

Monsieur le ministre, on constate une certaine confusion. Je sais qu'à votre bureau, un groupe de fonctionnaires travaillent à l'élaboration d'une politique. Un groupe de la C.C.T. traverse le pays. Vous avez créé un groupe d'étude auquel participent, si je comprends bien, des représentants du ministère et des lignes aériennes. Vous avez entrepris trois activités différentes en même temps, et pourtant, vous dites que peu importent les conclusions de la C.C.T., vous serez prêt à présenter votre position à la fin d'avril. À mon avis, ce genre d'exercice suscite la confusion. Le processus n'est pas très clair.

Je me demande s'il est utile de procéder ainsi.

M. Axworthy: Monsieur le président, j'ai le plaisir de pouvoir éclaircir la situation pour M. Mazankowski.

M. Mazankowski: Non seulement pour moi, monsieur le ministre; pour les autres aussi.

M. Axworthy: Alors, pour les autres aussi.

M. Mazankowski: Oui.

M. Axworthy: Voici comment nous procédons: tout d'abord, nous créons une tribune qui permet aux diverses parties intéressées et au public de faire valoir leurs points de vue. Dans le mandat du groupe de la C.C.T., il est clairement précisé qu'aux termes de la Loi nationale sur les transports, son rôle est de conseiller le ministre en matière de politique. Par conséquent, ce ne sont pas ces fonctionnaires qui formulent la politique. Ils peuvent faire certaines recommandations dans certains cas précis où il s'agit de prendre une décision concernant certaines dérogations à la charte, par exemple; mais leur rôle, d'après les principes de cette loi, est de conseiller le ministre quant aux changements à apporter à la politique. La C.C.T. sert donc de tribune qui permet de rassembler un vaste éventail d'opinions, à la lumière desquelles ces gens peuvent me donner des conseils.

Par ailleurs, certaines questions nécessitent un travail plus approfondi que ne le permet un échange public; les rajustements concernant la main-d'oeuvre, les politiques visant les petites collectivités, la situation financière des lignes aériennes, par exemple. Ces questions nécessitent des recherches plus corsées et un groupe d'étude comprenant des représentants de quatre ou cinq ministères s'adonne à ce travail. Il s'agit donc d'évaluations et de recherches intérieures qui me sont nécessaires pour avoir une idée de la situation.

Il s'agit donc de deux avenues qui convergeront à un moment donné, au début ou à la mi-avril. À ce moment-là, je déciderai quelles sont les meilleures politiques à adopter et les recommanderai au Cabinet.

Comme je l'ai dit plus tôt, je tiens à recomparaître devant ce comité pour discuter de cette politique; le président décidera du moment opportun.

M. Mazankowski: Merci.

[*Texte*]

The Chairman: One quick question, please.

Mr. Mazankowski: We certainly need more time in this dialogue.

The Chairman: We will have the Minister back again.

Mr. Mazankowski: I appreciate his comment.

Mr. Minister, you are obligated under Bill C-155 to appoint a committee consisting of not fewer than three and not more than five people to conduct the review under Part V of Bill C-155. That is to be done before April 1, 1984. I am wondering when that announcement is going to be made. If that has to be done before April 1, 1984, I wonder when that announcement is going to be made. I also wonder whether you have been able to resolve the issue with respect to the trucking problem that has occurred as a result of the passage of this Bill. Also, when are you going to make a definitive statement with respect to the future of the MCRs?

• 1740

It is a short three-part question.

Mr. Axworthy: Mr. Chairman, on the method of payment inquiry, we have a lot of names, actually; a lot of submissions were made. I am just really winnowing through those now and coming down with a group of . . .

Mr. Mazankowski: Will it be three or five?

Mr. Axworthy: Probably five. I would hope to have the announcement, if not right by April 1, certainly within that first week of April . It depends on getting okays from people and some of them to clear their timetables and agendas.

On the question of the trucking industry, I have basic approval in principle that we can provide some initial one-year support for trucking firms that have a direct impact as related to the legislation. We have instructed the new grain administrator to negotiate what that might be, which he is currently doing. When he gets a report back to me I would submit the formula to Treasury Board.

Mr. Mazankowski: The MCR question.

Mr. Axworthy: The MCRs, Mr. Chairman, are still under discussion.

The Chairman: Mr. Benjamin, you have a few minutes, very few.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I have just a final question for now because it will be raised later.

Mr. Chairman, through you to the minister and his officials, I did not raise labour disputes; it was the minister and officials who did that. I am raising the matter of safety and the requirement of professionally trained flight attendants.

Can I take it, since the syllabus for training of flight attendants by the Canadian Air Transport Association has been approved by the Ministry of Transport, that the Ministry of Transport considers the compressing of that syllabus into

[*Traduction*]

Le président: Une brève question, s'il vous plaît.

M. Mazankowski: Nous avons certainement besoin de plus de temps pour en discuter.

Le président: Le ministre comparaîtra à nouveau.

M. Mazankowski: Je le remercie de sa réponse.

Monsieur le ministre, en vertu du projet de loi C-155, vous êtes tenu de nommer un comité composé d'un minimum de trois et d'un maximum de cinq personnes qui sont chargées d'étudier la situation; il s'agit de la Partie V du projet de loi C-155. Cela doit être fait avant le 1er avril 1984. Je me demande quand vous nous l'annoncerez. S'il faut le faire avant le 1er avril 1984, je me demande quand vous en ferez l'annonce. Par ailleurs, avez-vous pu résoudre le problème du camionnage survenu à la suite de l'adoption de ce projet de loi? D'autre part, quand allez-vous prendre une décision définitive quant au taux d'indemnisation minimum?

Il s'agit d'une brève question à trois volets.

M. Axworthy: Monsieur le président, notre enquête sur la méthode de versement nous a permis de recueillir beaucoup de noms; nous avons reçu bon nombre de mémoires. Je suis en train de démêler tout cela et d'établir . . .

M. Mazankowski: Ce sera trois ou cinq?

M. Axworthy: Probablement cinq. Si je ne réussis pas à me prononcer avant le 1er avril, je le ferai certainement au cours de la première semaine du mois d'avril. Avant de le faire, je dois obtenir le consentement de certaines personnes qui doivent tenir compte de leurs horaires.

Quant au camionnage, on m'a donné le feu vert: nous pouvons donner un appui financier d'un an aux entreprises de camionnage directement visées par la loi. Nous avons demandé au nouvel administrateur de négocier les termes de cette entente; il est en train de le faire. Lorsqu'il aura communiqué avec moi, je pourrai présenter la formule au Conseil du Trésor.

M. Mazankowski: Qu'en est-il du taux minimum d'indemnisation?

M. Axworthy: Monsieur le président, nous sommes encore en train d'en discuter.

Le président: Monsieur Benjamin, vous avez quelques minutes, mais très peu.

M. Benjamin: Monsieur le président, je n'ai qu'une question à poser, car on y reviendra plus tard.

Monsieur le président, je n'ai pas soulevé la question des conflits syndicaux; ce sont le ministre et ses représentants qui l'ont fait. Je tiens à parler de la sécurité et de la nécessité de former des agents de bord professionnels.

Puisque le ministère des Transports a approuvé le programme du cours de formation des agents de bord mis sur pied par l'Association canadienne du transport aérien, faut-il conclure que le ministère est d'avis que la compression du

[*Text*]

five days, meets their standards as compared to four to six weeks?

Mr. Axworthy: Mr. Chairman, I believe the answer Mr. St. John gave was that the five weeks training is not training that is all dealing with safety; it involves all the various service requirements that flight attendants get into as well as a number of other procedures. At this point the inspectors we have in Miami are satisfied that the requirements of safety are being met under the five-day crash program.

Mr. Benjamin: I beg your pardon, Mr. Chairman. This syllabus has nothing to do with anything else but safety. There is nothing else in it but safety; there is nothing about serving grub and booze.

Mr. Axworthy: Mr. Chairman, we do not know the syllabus he is talking about; we know what are requirements are and that they are being met. If there are problems there , I have already told Mr. Benjamin that we have met with the flight attendants' union, listened to their concerns, said that we have a deal with each and every one of them; if they have further, we would supply the information.

We cannot get into the point of making allegations or suppositions without having some evidence. Mr. Benjamin can rent and roar all he wants, but until he can give me basically what the concern is, then if we are saying that the safety requirements under the Ministry of Transport manual are being met and that it is constantly being monitored, and we have safety inspectors in the area to determine that, then I would ask Mr. Benjamin what more he would like us to do.

Mr. Benjamin: You still have not answered the question!

Mr. Axworthy: Well . . .

Mr. Benjamin: Can you compress what is the normal four to six week training program into five days and does that meet the standards?

The Chairman: Mr. St. John.

Mr. Benjamin: Look, read your own correspondence with the Air Transport Association of Canada.

The Chairman: I call the witness to answer, please.

Mr. St. John: It is known, Mr. Chairman, that the Wardair flight attendant training is regarded as being among the best, if not the very best in Canada. They are very, very strict and they have carried this level of training forward in their contingency flight attendants.

• 1745

We know that one course has been completed at the Pan American facilities in Miami and our inspectors inform me that this training facility is superior to any in Canada. The training has been monitored by our passenger safety staff and it is reported as being excellent. I am also told that Wardair have very, very strict requirements and the candidate gets one chance to meet those very high standards and if he or she fails to meet those standards, there is no retraining given. I am totally satisfied that Wardair is providing adequate training in

[*Translation*]

cours à cinq jours répond à ses normes par opposition aux cours de quatre à six semaines?

M. Axworthy: Monsieur le président, M. St. John nous a dit que la formation de cinq semaines ne portait pas exclusivement sur la sécurité; elle portait sur toutes les exigences du service que doivent assurer les agents de bord, ainsi que sur un certain nombre d'autres procédures. À l'heure qu'il est, nos inspecteurs de Miami estiment que le programme intensif de cinq jours répond aux normes de sécurité.

M. Benjamin: Monsieur le président, je vous demande pardon. Ce cours ne porte que sur la sécurité. Il n'a rien à voir avec la présentation de nourriture ou de boisson alcoolique.

M. Axworthy: Monsieur le président, nous ne savons pas de quel cours on parle; nous connaissons les exigences en matière de sécurité et nous savons qu'elles sont respectées. S'il y a des problèmes, nous les réglerons; j'ai déjà dit à M. Benjamin que nous avons rencontré des représentants du syndicat des agents de bord; ils nous ont fait part de leurs points de vue; nous avons conclu une entente avec chacun des agents de bord; si la situation change, je vous communiquerai des renseignements.

Nous ne pouvons pas faire d'allégations ou de suppositions sans quelques preuves. M. Benjamin peut s'emporter tant qu'il le veut, mais s'il ne me précise pas de problèmes, je ne sais pas quelle autre mesure il pourrait nous demander de prendre: nous avons dit qu'on répond aux exigences précisées dans le manuel du ministère des Transports, que la situation est contrôlée de façon constante, que des inspecteurs sont affectés à cette région pour en assurer le respect.

M. Benjamin: Vous n'avez pas encore répondu à la question!

M. Axworthy: Eh bien . . .

M. Benjamin: Pouvez-vous comprimer à cinq jours un programme de formation de quatre à six semaines, tout en respectant les normes de sécurité?

Le président: Monsieur St. John.

M. Benjamin: Écoutez: lisez votre propre échange de lettres avec l'Association canadienne du transport aérien.

Le président: Puis-je demander au témoin de répondre?

M. St. John: Monsieur le président, on sait que le programme de formation des agents de bord de Wardair est un des meilleurs, voire le meilleur au Canada. Cette société est très rigoureuse et a assuré le même niveau de formation à tous ses agents de bord.

Nous savons qu'un groupe de candidats a suivi le cours donné aux installations de la Pan American, à Miami; nos inspecteurs me disent que celles-ci sont supérieures à n'importe quelle autre installation au Canada. Notre personnel chargé de la sécurité des passagers a suivi le déroulement de ce cours, qui semble être excellent, d'après les rapports qu'on en a fait. On me dit que les exigences de Wardair sont très, très rigoureuses; le candidat n'a qu'une chance: s'il ne réussit pas à respecter ces normes très exigeantes, on ne lui donne pas une seconde

[*Texte*]

the five-day course, and if there were any thought that this training was not adequate, then we would insist on that training's being expanded.

The Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Chairman, we will follow up on this further at a later date when the Minister is back here again.

I would like to turn to a different subject because I have had so many requests of things to ask the Minister.

The Chairman: You have two minutes left, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: All right. Mr. Minister, in response to questions in the committee last fall, Mr. Kroeger said that what the CCA Task Force had in mind was possible trade-offs—talking about funds for trucking assistance—not against the Crow benefit but against capital programs that do not figure in this bill. I am thinking, of course, of the branch line rehabilitation program. Is it the policy of the ministry that funds for trucking assistance will come out of the Banch Line Rehabilitation Fund or is it in the intention of the ministry to try to obtain additional funds for that purpose?

Mr. Axworthy: Mr. Chairman, I can tell Mr. Benjamin that whatever form of interim support we supplied to the trucking firms would come neither from the Crow benefit nor the branch line program. We would find it either within our own base or find some other method, but until I know how much it is I cannot determine which reserve I might ask for.

Mr. Benjamin: Can we assume, Mr. Chairman, from the Minister then that no funds will be taken out of the branch line rehabilitation funds for the purposes of trucking assistance?

Mr. Axworthy: For that specific program, no.

Mr. Benjamin: Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin. I realize the frustration of members in not having sufficient time. However, we still have over two months in which to consider the main estimates. I might advise the committee that we have two more meetings scheduled; one that we arranged today; the others were arranged by the steering committee and agreed to by the committee, so I would suggest that perhaps some time next week we should have another steering committee. I will find out in the meantime when the Minister may be available or I will ask the Parliamentary Secretary, so we can reschedule another meeting with the Minister on the main estimates.

With that I would like to thank the Minister and his officials for their appearance here today, and I would also like to thank members for their co-operation and to thank our Clerk and all the support staff for their time and efforts on our behalf.

[*Traduction*]

chance. Je suis tout à fait convaincu que Wardair donne une formation suffisante dans le cadre de son programme de cinq jours; si l'on pensait pour un instant que cette formation était insuffisante, nous insisterions pour qu'on développe le cours de formation.

Le président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Merci, monsieur le président. Nous reprendrons ces questions à une date ultérieure, lorsque le ministre comparaîtra à nouveau.

J'aimerais passer à une autre question; on m'a fait part de bon nombre de questions à poser au ministre.

Le président: Monsieur Benjamin, il vous reste deux minutes.

M. Benjamin: Très bien. Monsieur le ministre, en réponse à une question portant sur l'aide à l'industrie du camionnage posée en comité l'automne dernier, M. Kroeger a dit que le groupe de travail sur l'organisme central de coordination songeait à faire certaines concessions, non pas eu égard au tarif du pas du Nid-de-Corbeau, mais eu égard aux programmes de capital qui ne figurent pas dans ce projet de loi. Je songe, bien entendu, au programme de remise en état des embranchements. Le ministère a-t-il l'intention de puiser cette aide financière à même le fonds du programme de remise en état des embranchements, ou plutôt d'obtenir des fonds supplémentaires?

M. Axworthy: Monsieur le président, toute aide intérimaire accordée au camionnage ne sera puisée ni dans l'une ni dans l'autre caisse. Nous puiserons ces fonds soit dans notre budget général, soit ailleurs; mais tant que je ne connaîtrai pas la somme qu'il faut accorder, je ne peux pas me prononcer quant à sa provenance.

M. Benjamin: Monsieur le président, peut-on conclure qu'on ne puisera pas à même le programme de remise en état des embranchements pour aider l'industrie du camionnage?

M. Axworthy: Nous ne le ferons pas dans le cas du camionnage.

M. Benjamin: Merci.

Le président: Merci, monsieur Benjamin. Je comprends le sentiment de frustration des députés qui n'ont pas eu suffisamment de temps pour poser des questions. Toutefois, il nous reste encore plus de deux mois pour étudier le budget. Je signale aux membres du comité que deux autres réunions sont prévues; nous en avons prévu une aujourd'hui; les autres ont été prévues par le comité de direction, et notre comité les a approuvées; je propose donc de tenir une autre réunion du comité de direction la semaine prochaine. Entre-temps, je chercherai à savoir quand le ministre sera libre, ou je communiquerai avec le secrétaire parlementaire; ainsi, nous pourrons prévoir une autre réunion pour discuter du budget, à laquelle le ministre comparaîtra.

Cela dit, je tiens à remercier le ministre et ses fonctionnaires d'avoir participé à cette réunion; je tiens à remercier les membres du comité, notre greffier, et tout le personnel de soutien, de leur aide et de leurs efforts.

[*Text*]

With that the meeting is adjourned until Tuesday, March 27, 1984, at 9.30 a.m., when we shall have the Canadian Transport Commission before us.

The meeting is adjourned.

[*Translation*]

La prochaine réunion aura lieu le mardi 27 mars 1984, à 9h30; nous recevrons des représentants de la Commission canadienne des transports.

La séance est levée.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 10

Tuesday, March 27, 1984

Chairman: Maurice A. Dionne

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Transport

RESPECTING:

Main Estimates 1984-85: Votes 120 and 125—Canadian Transport Commission under TRANSPORT

WITNESSES:

(See back cover)

Second Session of the

Thirty-second Parliament, 1983-84

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 10

Le mardi 27 mars 1984

Président: Maurice A. Dionne

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transports

CONCERNANT:

Budget principal 1984-1985: crédits 120 et 125—Commission canadienne des transports sous la rubrique TRANSPORTS

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

Deuxième session de la

trente-deuxième législature, 1983-1984

Canada Post Postage paid
Postes Canada Port payé
Book rate
Tarif des livres
K1A 0S9
OTTAWA

If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnements et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

From the Department of Transport:

Mr. R.P. St.John Deputy Administrator Canadian Air Transportation Administration.

Mr. John Allan Administrator Canadian Marine Transportation Administration.

Mr. Nick Mulder Administrator Canadian Surface Transportation Administration.

Du ministère des Transports:

M. R.P. St.John administrateur adjoint Administration canadienne des Transports aériens.

M. John Allan administrateur Administration canadienne du Transport maritime.

M. Nick Mulder administrateur Administration canadienne des Transports de surface.

Available from the Canadian Government Publishing Centre, Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

En vente: Centre d'édition du gouvernement du Canada, Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 10

Tuesday, March 27, 1984

Chairman: Maurice A. Dionne

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule nº 10

Le mardi 27 mars 1984

Président: Maurice A. Dionne

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Transport

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transports

RESPECTING:

Main Estimates 1984-85: Votes 120 and 125—Canadian Transport Commission under TRANSPORT

CONCERNANT:

Budget principal 1984-1985: crédits 120 et 125—Commission canadienne des transports sous la rubrique TRANSPORTS

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

Second Session of the
Thirty-second Parliament, 1983-84

Deuxième session de la
trente-deuxième législature, 1983-1984

36215—1

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Maurice A. Dionne

Vice-Chairman: Robert Bockstael

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Maurice A. Dionne

Vice-président: Robert Bockstael

MEMBERS/MEMBRES

Les Benjamin
Eva Côté
Pierre Deniger
Jesse Flis
Michael Forrestall
Hon. Don Mazankowski
J.Patrick Nowlan
Charles Turner

ALTERNATES/SUBSTITUTS

John Campbell (*LaSalle*)
Léopold Corriveau
Jack Ellis
Len Gustafson
Maurice Harquail
Lyle S. Kristiansen
Gérald Laniel
Bill McKnight
Paul McRae
Marcel Ostiguy

(Quorum 6)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

Published under authority of the Speaker of the
House of Commons by the Queen's Printer for Canada

Available from the Canadian Government Publishing Centre, Supply and
Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre
des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

En vente: Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, MARCH 27, 1984
(12)

[*Text*]

The Standing Committee on Transport met at 9:40 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne (*Northumberland—Miramichi*), presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Bockstael, Mrs. Côté, Messrs. Deniger, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Flis, Nowlan and Turner.

Alternates present: Messrs. Campbell (*LaSalle*), Gustafson, Harquail and Ostiguy.

Other Member present: Mr. Crosby (*Halifax West*).

Witnesses: *From the Canadian Transport Commission*: The Honourable Jean Marchand, President; Mr. L.G. Potvin, Executive Director, Air Transport Committee; Dr. G. Hariton, Executive Director, Research Branch; Mr. H.I. Wetston, General Counsel; Mr. J.M. McDonough, Senior Commissioner, Western Division; Dr. John Heads, Executive Director, Railway Transport Committee and Mr. J.T. Gray, Q.C., Vice-President.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference, dated Tuesday, February 21, 1984, relating to the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1985. (*See Minutes of Proceedings, Tuesday, March 13, 1984, Issue No. 7*).

By unanimous consent, the Committee considered Votes 120 and 125—Canadian Transport Commission under TRANSPORT.

The Honourable Jean Marchand made a statement and, with the other witnesses, answered questions.

At 11:00 o'clock a.m., the sitting was suspended.

At 11:14 o'clock a.m., the sitting resumed.

Questioning was resumed.

At 12:45 o'clock p.m., the Committee adjourned until 9:30 o'clock a.m., Thursday, March 29, 1984.

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 27 MARS 1984
(12)

[*Traduction*]

Le Comité permanent des Transports se réunit, ce jour à 9 h 40, sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) (*président*).

Membres du Comité présents: MM. Benjamin, Bockstael, Mme Côté, MM. Deniger, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Flis, Nowlan et Turner.

Substituts présents: MM. Campbell (*LaSalle*), Gustafson, Harquail et Ostiguy.

Autre député présent: M. Crosby (*Halifax-Ouest*).

Témoins: *De la Commission canadienne des transports*: L'honorable Jean Marchand, président; M. L.G. Potvin, directeur exécutif, Comité des transports aériens; M. G. Hariton, directeur exécutif, Direction de la recherche; M. H.I. Wetston, avocat général; M. J.M. McDonough, commissaire principal, Division de l'Ouest; Mr. John Heads, directeur exécutif, Comité des transports par chemin de fer; M. J.T. Gray, vice-président.

Le Comité reprend l'examen de son ordre de renvoi du mardi 21 février 1984 relatif aux Budget principal de l'année financière se terminant le 31 mars 1985. (*Voir procès-verbal du mardi 13 mars 1984, fascicule n° 7*).

Par consentement unanime, le Comité examine les crédits 120 et 125—Commission canadienne des transports—inscrits sous la rubrique TRANSPORTS.

L'honorable Jean Marchand fait une déclaration, puis lui-même et les autres témoins répondent aux questions.

A 11 heures, le Comité interrompt les travaux.

A 11 h 14, le Comité reprend les travaux.

L'interrogatoire des témoins se poursuit.

A 12 h 45, le Comité interrompt les travaux jusqu'au jeudi 29 mars 1984 à 9 h 30.

EVIDENCE

(*Recorded by Electronic Apparatus*)

[*Texte*]

Tuesday, March 27, 1984

• 0941

The Chairman: Order, please.

We are resuming consideration of our order of reference relating to the main estimates for the fiscal year ending March 31, 1985. I shall call Votes 120 and 125, Canadian Transport Commission, under Transport. You will find these votes listed in your blue book on pages 28-98 to 28-105.

Shall we consider them together? Agreed?

Some hon. Members: Agreed.

TRANSPORT

B—Canadian Transport Commission

Vote 120—Canadian Transport Commission—Operating expenditures $37,645,000

Vote 125—Canadian Transport Commission—Contributions $23,700,000

The Chairman: This morning, lady and gentlemen of the committee, we have a new experience in our committee; we have the appearance of the Canadian Transport Commission under the leadership of the Hon. Jean Marchand. It is the first time in my term as chairman that we have had the Hon. Jean Marchand as a witness before this committee. He is no stranger, as everyone knows, to committees of the House and the Senate, and some of you who have been on this committee longer than I have seen him in a different incarnation. Now he is going to have to defend a smaller area of policy than he did in his last role in transport, but I am sure he will defend it with the same vigour and enthusiasm as he did before.

On behalf of the committee, Senator, I welcome you and your officials here and I would ask you to introduce your officials and to make a brief opening statement.

Mr. Nowlan: Do you want us all to have a little opening commentary, Mr. Chairman.

The Chairman: You will whether I want you to have it or not, Mr. Nowlan.

Hon. Jean Marchand (President of the Canadian Transport Commission): Mr. Chairman, hon. Members and dear friends, with me is Mr. Gray, who is the Vice-President of the Commission; Mr. Potvin, who is the Executive Director of the Air Transport Committee; and Dr. Heads, who is Executive Director of the Railway Transport Committee; I am supposed to be the President.

I am not used to being on this side of the table. I must admit that I would prefer to be on the other side, at this stage at

TÉMOIGNAGES

(*Enregistrement électronique*)

[*Traduction*]

Le mardi 27 mars 1984

Le président: À l'ordre, s'il vous plaît.

Nous reprenons l'étude du Budget principal pour l'année financière se terminant le 31 mars 1985. Je mets en délibération les crédits 120 et 125, de la Commission canadienne des transports, qui émargent au budget du ministère des Transports. Vous trouverez ces crédits dans votre Livre bleu, aux pages 28-99 à 28-105.

Acceptez-vous de les étudier ensemble?

Des voix: D'accord.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS

B—Commission canadienne des transports

Crédit 120—Commission canadienne des transports—Dépenses de fonctionnement $37,645,000

Crédit 125—Commission canadienne des transports—Contributions $23,700,000

Le président: Mesdames et messieurs, nous vivons ce matin une nouvelle expérience puisque nous avons l'honneur d'accueillir les représentants de la Commission canadienne des transports, et notamment de l'honorable Jean Marchand. C'est la première fois, depuis que je suis président de ce Comité, que l'honorable Jean Marchand comparaît comme témoin devant ce Comité. Bien sûr, il connaît bien les comités de la Chambre et du Sénat, et ceux d'entre vous qui siègent dans ce Comité depuis plus longtemps que moi l'ont peut-être connu dans un rôle différent. Dorénavant, il aura à défendre un secteur plus limité de la politique générale dont il était responsable lorsqu'il était ministre des Transports, mais je suis sûr qu'il le défendra avec la même vigueur et le même enthousiasme qu'à cette époque.

Au nom du Comité, monsieur le sénateur, j'aimerais vous souhaiter la bienvenue, à vous et à vos collaborateurs, que je vous demanderai de nous présenter avant de nous faire une brève déclaration d'ouverture.

M. Nowlan: Nous permettez-vous de dire chacun quelques mots, monsieur le président?

Le président: Si vous avez quelque chose à dire, monsieur Nowlan, je sais parfaitement que vous ne vous gênerez pas pour le dire.

L'honorable Jean Marchand (président de la Commission canadienne des transports): Monsieur le président, chers amis membres du Comité, je suis accompagné de M. Gray, vice-président de la Commission, de M. Potvin, directeur exécutif du Comité des transports aériens, et de M. Heads, directeur exécutif du Comité des transports par chemin de fer. Quant à moi, je suis censé être le président de la Commission.

Je n'ai pas l'habitude de comparaître devant un Comité à titre de témoin, et je dois admettre que je préférerais, pour le

[*Texte*]

least. The only thing my friend Benjamin did not say is that I was strong enough to resign from the Senate.

Before I make a few remarks—this is not necessarily personal—I would like to pay tribute to Bora Laskin who passed away yesterday. Why do I do it? It is not as President of the Canadian Transport Commission. I remember when I started in the labour movement and we had so many people against us while the only known jurist—well, not the only one; there were a few of them. David Lewis was in the same position—the only one who was supporting us was Bora Laskin who was a well-recognized scholar. So I want to pay a special tribute to that man, who really had a great influence on my life.

Now if you want, I would like to make a few remarks, as short as possible.

The Canadian Transport Commission is an independent administrative tribunal whose operations may be classified into four broad categories.

One, economic regulation, including for air transport fares and licences and for rail transport the filing of tariffs, classification of accounts and setting certain railway costs.

Two, railway safety regulation, including standards, procedures and safety investigations.

Three, analysis and advice including research into economic and social aspects of transportation;

Four, subsidy administration including an economic railway branch line and passenger services.

• 0945

The CTC has developed close working relationships with several government departments, most notably Transport Canada. At present, although independent, the CTC forms an intricate part of the Canadian government's involvement in transportation. There are two significant qualifications to the autonomy of the commission under the National Transportation Act. Decisions, *inter alia*, may be varied or rescinded by the Governor in Council on petition or upon his own motion under Section 64 and Section 25 involving Ministerial appeals. The former is applicable to all final adjudicative decisions and the latter applicable primarily to decisions pertaining to air, water and motor vehicle licences.

Le fondement ainsi que le degré de cette autonomie ont été très discutés, tant avant qu'après la promulgation, en 1967, de la Loi nationale sur les transports. La règle de base de cette autonomie est la suivante. La Commission s'est vu confier un pouvoir discrétionnaire et, en exerçant ce pouvoir, elle ne doit pas se laisser influencer par quiconque. Même si ce principe

[*Traduction*]

moment tout au moins, être assis à l'autre table. La seule chose que mon ami Benjamin n'ait pas dite, c'est que j'ai eu le courage de démissionner du Sénat.

Avant de passer à ma déclaration préliminaire, j'aimerais rendre hommage à Bora Laskin qui est décédé hier. Si je le fais, ce n'est pas à titre de président de la Commission canadienne des transports, mais plutôt en raison de l'amitié et de l'estime que je porte personnellement à cet éminent juriste. Lorsque j'ai commencé à faire du syndicalisme, nous avions beaucoup de gens contre nous, et le seul juriste éminent, ce n'était pas le seul juriste éminent, il y en avait quelques-uns, dont David Lewis, mais le seul à nous appuyer était Bora Laskin. J'aimerais donc lui rendre un hommage tout spécial, car il a exercé une grande influence sur ma vie personnelle.

Maintenant, je vais, aussi brièvement que possible, vous faire ma déclaration.

La Commission canadienne des transports (CCT) est un tribunal administratif indépendant dont les fonctions peuvent être divisées en quatre grandes catégories.

Premièrement, la réglementation d'ordre économique qui, dans le domaine du transport aérien, porte sur les tarifs et les permis et, dans celui du transport ferroviaire sur le dépôt des tarifs, sur la classification des comptes et l'établissement de certains coûts reliés aux opérations ferroviaires.

Deuxièmement, la sécurité en transport par chemin de fer qui comprend les normes, les procédures et les enquêtes de sécurité.

Troisièmement, la recherche et l'orientation qui comprend les travaux d'analyse des aspects économiques et sociaux du transport.

Quatrièmement, l'administration des subventions qui s'applique entre autres, aux services de trains de passagers et aux embranchements non rentables.

La CCT a établi des rapports professionnels étroits avec plusieurs ministères et notamment avec Transports Canada. Actuellement, malgré son autonomie, la Commission joue un rôle complexe dans l'action gouvernementale visant le transport. La Commission ne jouit cependant pas d'une autonomie absolue car la loi nationale sur les transports lui impose deux restrictions importantes. En effet, l'article 64 permet au gouverneur en conseil de modifier ou abroger, entre autres, toute décision finale de la Commission, que ce soit sur demande du public ou de sa propre initiative. Et l'article 25 prévoit un appel au ministre des Transports concernant les décisions de la Commission en matière de permis pour le transport aérien, le transport par eau et le transport par véhicules-moteur.

There has been considerable comment both prior to and after the passage of the National Transport Act in 1967 with respect to not only the merits of "independence" but also the degree thereof. The basic rule is that the CTC is entrusted with a discretion and must not in exercising that discretion act in accordance with the dictates of another body or person.

[*Text*]

juridique est reconnu, les cours n'ont pas encore clairement établi comment cette règle doit être interprétée et appliquée.

En dépit de l'autonomie de la Commission, certains ont demandé quel était le rôle de tribunaux indépendants comme la CCT dans le processus d'établissement des politiques et quelle relation existait entre le tribunal et l'exécutif pour ce qui est de l'élaboration et de la mise en oeuvre de la politique. Ces entraves au pouvoir discrétionnaire administratif sont directement et inextricablement liées à l'incertitude qui entoure le sens du terme «politique». La politique contenue dans les statuts administrés par la Commission tend à être énoncée en termes généraux et est souvent ambiguë: elle est souvent éclaircie par un ensemble de règlements, de lignes de conduite et de décisions de la Commission. En fin de compte, il arrive souvent que la Commission doive rapprocher ces buts imprécis et arbitrer des différends entre groupements concurrentiels.

Malgré son autonomie juridique, cette dernière est relative et non absolue. L'importance de plus en plus grande que la Commission accorde à la politique gouvernementale prouve bien que la Commission tente de faire en sorte que ses décisions soient conformes aux politiques et priorités du gouvernement, si possible.

Judicial pronouncements suggest that a tribunal may properly adopt a government policy statement and render its decision on that basis, provided that the policy is not inconsistent with the objectives of the statutes granting the CTC its discretion and from which it derives its jurisdiction. Also, the commission cannot fetter its discretion by applying the p olicy automatically as a fixed rule in every case to the exclusion of other relevant considerations. The absoluteness of the CTC's administrative discretion is also constrained by the executive's statutory appellate jurisdiction in relation to the CTC's decisions. The executive branch of government can ensure that the decisions of the CTC are consistent with their own policies. Of course, the executive's appellate jurisdiction is also limited by the object of the legislation.

Despite the existence of executive review, the commission continues to exercise a substantial degree of discretion and independent decision-making. Indeed, I believe that the commission is responsive to a diverse cross-section of interests and, for both statutory and judically enforced reasons, is increasingly far more open to a diverse group of affected interests.

The CTC derives its authority from a number of statutes underpinned by its responsiblities for implementing the objectives contained in Section 3 of the National Transportation Act.

L'article 22 de la Loi nationale sur les transports confère à la Commission de vastes pouvoirs consultatifs sur l'élaboration de politiques fondamentales dans le domaine du transport. Je me suis fixé comme objectif d'énoncer des principes généraux qui serviront de points de repère à tous ceux qui s'intéressent à la politique de la Commission. L'industrie du transport sera peut-être ainsi plus en mesure de faire une planification poussée, car elle connaîtra à l'avance les grandes lignes de la

[*Translation*]

Despite this accepted legal principle no definitive guidance has been offered by the courts as to how this general rule will be interpreted and applied.

Notwithstanding its independence, questions have been raised as to the policy-making role of independent tribunals such as the CTC and the relationship between the tribunal and the executive in the development and implementation of policy. Fettering of administrative discretion is inextricably linked to the uncertainty of just what "policy is". The policy content of statutes administered by the CTC tend to be cast in broad terms and the combination of regulations, rule-making and decisions of the CTC tends to give more precise definition to the often ambiguous policy goals contained in the legislation. The CTC is often left to balance these unstructured goals and engage in adjusting among various interests and competing claims among private interests.

Despite the existence of legal autonomy, such autonomy is relative and not absolute. The emergence of government policy as an important consideration in cases before the CTC is indicative of the Commission's efforts to ensure that its decisions, where possible, are consistent with the government's policies and priorities.

Les décisions judiciaires laissent entendre qu'un tribunal peut, en bonne et due forme, adopter un énoncé de principe gouvernemental et s'en servir pour rendre son jugement à condition que cet énoncé n'aille pas à l'encontre des objectifs des statuts accordant à la Commission un pouvoir discrétionnaire dans la sphère de sa compétence. De plus, la Commission ne peut pas utiliser à sa guise son pouvoir discrétionnaire si elle applique rigidement ces politiques sans tenir compte de tous les éléments et facteurs pertinents. Le pouvoir discrétionnaire administratif de la Commission est aussi limité par le pouvoir statutaire d'appel que détient le cabinet. L'exécutif du gouvernement peut faire en sorte que les décisions de la Commission soient conformes à ses propres politiques. Evidemment, l'exécutif, malgré son pouvoir d'appel, doit lui aussi respecter les limites de la loi.

Malgré l'intervention possible de l'exécutif, la Commission dispose tout de même d'un grand pouvoir discrétionnaire et décisionnel indépendant. Je crois en effet que la Commission tient compte d'un large éventail d'intérêts et que, pour des raisons statutaires et judiciaires, elle a même tendance à en tenir compte de plus en plus.

La CCT tire son pouvoir d'un certain nombre de statuts renforcés par la responsabilité qu'elle a de faire respecter les objectifs énoncés à l'article 3 de la Loi nationale sur les transports.

Section 22 of the National Transportation Act gives extensive advisory powers to the Commission with regard to fundamental policy development in transportation matters. My intention is to ennunciate general policies that will serve as guidelines for those who come in contact with the Commission. It is expected that the transportation industry will be better able to engage in advanced planning based upon a reliable anticipation of broad policy. Therefore, it will not be placed in

[*Texte*]

politique que nous poursuivrons. Par conséquent, elle ne sera plus obligée d'ajuster ses plans au fur et à mesure que des décisions seront prises.

• 0950

Mr. Chairman, I thank you very much.

Le président: Merci, monsieur le président.

I think it would be appropriate to acknowledge, on behalf of the committee as well, the death of the Chief Justice, and express the regrets of the committee on the record. I am sure all members of the committee would join in that sentiment.

Thank you, Senator. We will now go directly to questioning, starting with Mr. Nowlan. Fifteen minutes, please, Mr. Nowlan.

Mr. Nowlan: Thank you, Mr. Chairman. You have asked the committee to obviously endorse what the Chairman of the CTC has said about the late Chief Justice. I must say, having been a practicing lawyer before I became an active politician, that I certainly endorse, in a more vicarious way, what the Chairman of the CTC said. Of course one of the reasons he is in Ottawa today is because of his very active involvement in the labour movement of the country, and certainly Quebec. I can understand in a very poignant way his relationship with the late Chief Justice Laskin, and I was very interested in the comments at the start of this committee. I am certain the other leaders will be saying things later on today about Chief Justice Laskin.

Leaving that, and appreciating the remarks, and having had some very vociferous comments about the appointment of the Chairman of the CTC when it was made, and in no way relating—although I must say that one of my phrases might have related in a personal way—in a personal way, but certainly in a political way to the appointment, thinking that the chairman had done his duty well as not only a Minister of Transport and a Member of Parliament, Minister in other areas, and then Speaker of the Senate, I thought those rewards, Mr. Chairman, were enough. I am interested to see the chairman back here in a resurrected form. I must say he looks a heck of a lot better where he is sitting today than sometimes when he sat in the Senate chair. So perhaps the challenge of the CTC is going to resurrect those juices that I know the chairman has had in past endeavours and past challenges.

Now I come to my first question.

An hon. Member: I have your question.

Mr. Nowlan: No, no, no. I just want to put this in the proper perspective. I know the chairman, Mr. Marchand, will appreciate the question.

I am glad you had a little statement. I am glad it was a little statement; we did not want a big statement, so we could have some questions. It pertains, in effect, to the statement in terms of policy making and where the CTC sits, first as perhaps the government or the Minister sits in terms of policy.

I refer you, Mr. Marchand, through the chairman to the witness, to your interesting statement when you became

[*Traduction*]

the position of adjusting expectations as a by-product of decisions.

Monsieur le président, je vous remercie.

The Chairman: Thank you, Mr. Chairman.

Je devrais, moi aussi, au nom du Comité, rendre hommage au juge en chef, et exprimer publiquement les condoléances des membres du Comité.

Merci, monsieur le sénateur. Nous allons maintenant passer directement aux questions, et commencer avec M. Nowlan. Vous avez 15 minutes, monsieur Nowlan.

M. Nowlan: Merci, monsieur le président. Vous avez demandé aux membres du Comité d'appuyer ce qu'a dit le président de la CCT au sujet de feu le juge en chef. Ayant moi-même été avocat avant d'entrer dans la vie politique active, je suis prêt à appuyer, sans aucune arrière pensée, ce qu'a dit le président de la CCT. Certes, s'il est ici aujourd'hui, c'est notamment à cause de sa participation active au mouvement syndical au Canada, surtout au Québec. Je comprends sincèrement les relations qu'il a pu avoir avec feu le juge en chef, Bora Laskin, et ce qu'il a dit au début de notre réunion m'a beaucoup intéressé. Je suis sûr que les autres dirigeants politiques auront quelque chose à dire au cours de la journée au sujet de Bora Laskin.

J'aimerais maintenant passer à un autre sujet. Certes, j'ai critiqué avec véhémence la nomination du nouveau président de la CCT, mais ces critiques n'étaient nullement une attaque personnelle. Ce que je critiquais, monsieur le président, c'était le caractère politique de cette nomination; je pensais que le nouveau président de la CCT s'était bien acquitté de ses tâches à titre de ministre des Transports, de député, de ministre responsable d'autres portefeuilles et, finalement, de président du Sénat, et qu'il avait été suffisamment récompensé. Je suis ravi que M. Marchand se retrouve parmi nous sous une nouvelle réincarnation, et je dois dire qu'il a bien meilleure mine que certains jours, lorsqu'il présidait les séances du Sénat. J'espère que le défi qui lui est maintenant lancé à la présidence de la CCT va faire renaître cette personnalité savoureuse qu'il a souvent manifestée dans ses entreprises précédentes.

J'en viens maintenant à ma première question.

Une voix: Je la connais.

M. Nowlan: Non, je veux simplement replacer tout cela en perspective, et je sais que M. Marchand appréciera la question.

Je suis heureux que votre déclaration ait été brève, car ainsi, cela nous laisse le temps de vous poser des questions. Les trois responsables principaux de l'élaboration des politiques sont le gouvernement, le ministre et la CCT.

Lorsque vous avez été nommé ministre des Transports, il y a plusieurs années, vous avez déclaré que les transports au

[*Text*]

Minister of Transport many years ago, when you said transportation was in a mess. Looking at that perspective, when you uttered those words—which have come back to be repeated to you from time to time—and where you sit now, as the Chairman of the CTC, admitting full well that you have just taken over the chair, how do you feel at the present about the state of transportation in Canada, from your perspective and your experience? In whose ballpark is the primary responsibility to correct the mess, to whatever degree the mess exists?

Senator Marchand: Well, Mr. Chairman, I was expecting that question a little bit. It is entirely fair. I must say at the beginning that if I had to make this speech again, which was my first speech in the House as Minister of Transport . . .

Mr. Nowlan: I heard you.

Senator Marchand: —I would say exactly the same thing. While I think there was some improvement, I think there are still a lot of things to be improved. I think all of the commission is aware of that, is conscious of that. I hope the government is conscious that there are a lot of improvements to make.

Canada is a very difficult country from a transportation point of view, because of course of the size of the country, the density, the population, and so forth. It is a difficult problem, a very difficult problem. We have many airlines and I cannot say that we have solved all the problems; it is not true.

• 0955

Mr. Nowlan: Just to pursue that further, Mr. Chairman, and I am going to come to the air in a very specific example between what the CTC is doing and what the Minister has announced will be done in terms of air policy, I will leave the air alone for the moment and ask this: what other areas do you feel from your perspective both as past Minister and as present chairman, that transportation in this country is in a "mess" and how do you rank them?

Senator Marchand: Well, I would not use "mess" in all sections of transport but I think the most important sectors reflected in figures are air and, of course, railways. There is no doubt that they are more important than, say, pipeline or even international negotiations. After air, the second main problem we have is railways.

Mr. Nowlan: Just on air then, because I know my colleague perhaps will be covering more on rail, are we not in an interesting situation that the CTC through its air transport committee is going around the country having public hearings on air policy and beamed in effect to the consumer that, in effect, the expectation is that rates and fares will be less with a form of deregulation. Yet, at the same time, we already have had a Ministerial statement from the Minister who is conducting his internal departmental study, and I think part of that statement says, although I do not have it here, that he is going

[*Translation*]

Canada étaient dans une véritable pagaille, et vous avez eu l'occasion, d'ailleurs, de le répéter. Maintenant que vous êtes président de la CCT, même si c'est très récent, pensez-vous que cette affirmation soit toujours aussi valable, compte tenu de l'expérience que vous avez? Quelle que soit l'ampleur de cette pagaille, à qui incombe-t-il en premier de remettre de l'ordre dans ce secteur?

Le sénateur Marchand: Monsieur le président, je m'attendais plus ou moins à cette question. Permettez-moi de dire d'emblée que si je devais refaire ce discours, et c'était d'ailleurs mon premier discours à la Chambre en tant que ministre des Transports . . .

M. Nowlan: Je le sais parfaitement.

Le sénateur Marchand: . . . je redirais exactement la même chose. Certes, il y a eu des améliorations, mais il y a encore beaucoup à faire. Je pense que la Commission en est parfaitement consciente, et j'espère que le gouvernement l'est aussi.

Le Canada est un pays très difficile à organiser sur le plan des transports, étant donné son étendue, sa densité démographique etc. C'est donc un problème très difficile. Nous avons un grand nombre de compagnies aériennes et nous n'avons pas résolu tous les problèmes, loin de là.

M. Nowlan: Toujours sur le même sujet, monsieur le président, je voudrais vous donner un exemple précis du rôle de la CCT par rapport aux déclarations du Ministre au sujet de la politique sur les transports aériens; cependant, avant d'aborder la question des transports aériens, j'aimerais demander à M. Marchand dans quels autres domaines il estime, à titre d'ex-ministre et de président actuel de la CCT, que les transports au Canada sont dans une véritable pagaille, et dans quel ordre?

Le sénateur Marchand: Je ne dirais pas que tous les domaines relatifs au transport sont dans la pagaille, mais les secteurs les plus problématiques, à en juger par les chiffres tout au moins, sont bien sûr les transports aériens et les transports ferroviaires. Il ne fait aucun doute que ces deux secteurs sont plus importants que, par exemple, les oléoducs ou même les négociations internationales. Donc, après les transports aériens, le secteur le plus problématique est celui des transports ferroviaires.

M. Nowlan: Je vais m'en tenir aux transports aériens, car je sais que mon collègue veut parler avec vous des transports ferroviaires. La situation actuelle est assez curieuse étant donné que la CCT, par l'intermédiaire de son Comité sur les transports aériens, organise des audiences publiques dans tout le pays au sujet de la politique relative aux transports aériens, en laissant entendre aux consommateurs que l'adoption d'une forme de déréglementation entraînerait une diminution fort probable des tarifs. Or, parallèlement, le ministre des Transport fait faire une étude interne à son ministère et déclare, en

[*Texte*]

to go ahead regardless of what the CTC finally comes up with. Would you comment on that as to where you see your role in that important study although you have a parallel study going on with the Minister?

Senator Marchand: Yes. We are making an inquiry. As you know, there is a special committee going all over the place in Canada to study the problems of fares and tariffs and so forth. We are doing that not according to a specific philosophy that has been predetermined by the commission, but just because we want to know the facts. We will elaborate on the policy only after the inquiry is over. If you are asking me if it means that we are trying to justify the deregulation or regulation, let me say that it is not the purpose of the inquiry. The inquiry is there to get the facts and, after that, we will study, as a commission, the report of the committee and probably that we will give our opinion on what the policy should be.

Mr. Nowlan: Just specifically on that, to get the facts. As part of the study, regardless of the public hearings which have been carried on across the country, has your Air Transport Committee made a substantive study of the report of this transport committee? It spent three months on domestic air policy; spent close to whatever the figure was—$300,000 or $800,00 . . . for experts; had witnesses come from across the country and came up with recommendations which, really, have never been responded to by the then Minister in public? In your report, in your assessment of the situation, are you going to respond substantively to that transport report? We went through here for three months. Will you show where it was wrong or where it was right or suggest other changes as one part of your report?

Senator Marchand: Mr. Chairman, if you have no objection, I can give an answer to that but probably not as good an answer as the Minister could give. This was before my time. Maybe he can give an answer or Mr. Potvin could reply to the question, if you do not mind.

The Chairman: Mr. Potvin.

Mr. L.G. Potvin (Executive Director, Air Transport Committee Canadian Transport Commission): Yes, Mr. Chairman. The Canadian Transport Commission and the transport committee looked carefully at the House standing committee's report when the report was issued; also, the commission and the committee made recommendations to the Minister of Transport on the matter when it was first raised. Insofar as the question of what the panel might do, I think it is fair to say that, because of the evidence the panel has heard to the present time as it made its trip around the country, and which is not concluded yet, the panel will be considering the whole matter and will certainly reconsider the question of the House's report on the issue. You may know that a number of witnesses have cited the recommendations of the committee and have indicated that there is much merit in them. It is for that reason I am confident that the panel will be re-examining it.

[*Traduction*]

substance, qu'il a l'intention d'aller jusqu'au bout, quelles que soient les conclusions de la CCT. Quel est donc le rôle de votre Commission, qui poursuit cette étude importante parallèlement à cette étude du ministère?

Le sénateur Marchand: Il est vrai que nous avons entrepris une enquête, et que notre comité spécial se déplace dans tout le Canada pour étudier le problème des tarifs. Nous n'avons pas entrepris cette enquête dans une optique philosophique prédéterminée, mais plutôt pour connaître les faits. L'enquête, une fois terminée, nous examinerons la politique en fonction des faits recueillis. L'objectif de l'enquête n'est nullement d'essayer de justifier la déréglementation ou, au contraire, la réglementation. Cette enquête a été entreprise pour recueillir des faits, et le Comité spécial rédigera ensuite un rapport qui contiendra probablement nos recommandations sur la politique à adopter.

M. Nowlan: Vous parlez de recueillir les faits, et j'aimerais justement savoir si, dans le cadre de cette étude, et je ne parle pas des audiences publiques qui ont été organisées, votre Comité sur les transports aériens a examiné de près le rapport de notre Comité des transports. Nous avons en effet consacré trois mois à l'étude de la politique sur les transports aériens intérieurs, et avons dépensé 300,000$ ou 800,000$, je ne sais plus très bien, en services de spécialistes. Nous avons convoqué des témoins de toutes les régions du pays, et nous avons soumis des recommandations pour lesquelles nous n'avons jamais eu de réponse officielle de la part du ministre d'alors. Dans votre rapport, c'est-à-dire dans votre évaluation de la situation actuelle, allez-vous répondre de façon substantielle à notre rapport? Nous y avons consacré trois mois, et j'aimerais savoir si vous avez l'intention de nous indiquer ce qui, de l'avis de la Commission est approprié ou non parmi les modifications que nous y proposions.

Le sénateur Marchand: Monsieur le président, je suis prêt à répondre à cette question, mais je pense que le ministre serait mieux placé que moi pour le faire. Tout ceci s'est passé avant que je ne sois président de la Commission. Le ministre serait donc mieux placé que moi pour vous répondre, mais je vais en tout cas demander à M. Potvin de le faire, si vous voulez bien.

Le président: Monsieur Potvin.

M. L.G. Potvin (directeur exécutif, Comité des transports aériens, Commission canadienne des transports): Monsieur le président, la Commission canadienne des transports et son Comité des transports aériens ont examiné de près le rapport du Comité permanent de la Chambre des communes, lorsqu'il a été publié. De plus, la Commission et son comité ont fait des recommandations au ministre des Transports sur ce sujet, lorsqu'on a commencé à en parler. En ce qui concerne notre Comité spécial, il n'a pas terminé ses audiences dans tout le pays, et il aura certainement l'occasion de réexaminer le rapport du Comité de la Chambre des communes sur ce sujet particulier. Vous savez sans doute qu'un certain nombre de témoins ont parlé en termes très positifs des recommandations de votre Comité. Pour cette raison, je suis convaincu que le Comité spécial réexaminera votre rapport.

[*Text*]

• 1000

The Chairman: If I may interrupt, Mr. Nowlan, you used some figures with regard to the cost of the committee study on domestic air fare policy. I would like those figures to be accurate. We do not have them with us, but I will get them and put them on the record again. However, I am sure it was closer to the three than the eight that you mentioned.

Mr. Nowlan: I agree. I think it was about $350,000. But regardless, that is separate and apart from our salaries and everything; that was the extra cost. If you add our salaries, you might get up there a little higher. Ho, ho!

But getting perhaps to the last question on this, does the Chairman or Mr. Potvin have a timetable as to when . . . the panel number will, one, complete its public hearings and, even more important, two, make public its report? I presume that will happen since there have been public hearings.

Senator Marchand: Maybe Mr. Potvin has some specific dates, but the inquiry will be completed, I presume, at the beginning of April, around April 12, I think. I say that because they have to come back to Hull for cross-examination of witnesses. After that, of course, they have to write their report. So I do not know if Mr. Potvin can add some precision to this, but I think you have to give an opportunity to all those who appear before the commission to come and cross-examine the witnesses who were produced. That will take place after they come back from their hearings in the west and, after that of course, they will have to write a report. I cannot tell you how long it will take before their report is completed. If you want to conclude my answer, Mr. Potvin, you are welcome to do so.

The Chairman: Mr. Potvin.

Mr. Potvin: Thank you, Mr. Chairman.

I want just to say that Phase 3 of the hearing, as the president has indicated, will commence in early April. It was initially going to commence on April 2, but there may be a delay of one or two days because some witnesses who wished to appear in Phase 2 of the hearing, now wish to appear in Ottawa—Hull. So they will be heard on April 2, and the session may go into April 3. After that, Phase 3 will commence, and it is always difficult to judge how long cross-examination will take. It is our expectation that the hearing itself will be completed before Easter weekend—that is, April 19.

Mr. Nowlan: Nr. Chairman, I appreciate you have to write a report and, perhaps, parts of it are being written now, but do you have an expectation about, or a tentative timetable of, when the report will be made public?

Mr. Potvin: On that matter, sir, all I can say is this: The hearing started out to be a hearing on tariffs, as you know, on fares; then quickly, for a number of reasons and not the least

[*Translation*]

Le président: Permettez-moi d'intervenir, monsieur Nowlan, mais vous avez cité certains chiffres en ce qui concerne les coûts qu'a dû assumer notre Comité pour son étude de la politique relative aux tarifs des transports aériens intérieurs. Or, je préférerais que ces chiffres soient exacts. Je ne les ai pas ici, mais je les obtiendrai pour les inclure dans notre procès-verbal. Quoi qu'il en soit, je suis sûr que ce coût se rapprochait davantage de 300,000$ que de 800,000$, comme vous l'avez dit.

M. Nowlan: Vous avez raison, ce doit être autour de 350,000$. Quoiqu'il en soit, cela ne tient pas compte de nos salaires et du reste. C'était donc un coût supplémentaire. Si on lui ajoute nos salaires, vous allez le faire grimper un peu . . . Ho, ho!

J'aimerais maintenant poser ma dernière question sur ce sujet. Le président de la CCT ou M. Potvin ont-ils un échéancier précis sur la date à laquelle le Comité spécial de la Commission va terminer ses audiences et, surtout, sur la date de publication de son rapport? Je suppose qu'il y en aura un puisqu'il y a eu des audiences publiques.

Le sénateur Marchand: M. Potvin connaît peut-être les dates précises, mais l'enquête devrait se terminer vers le 12 avril, si je ne me trompe. En tout cas, à cette date, le Comité spécial doit revenir à Hull pour contre-interroger des témoins. Ensuite, il lui faudra rédiger son rapport. Je ne sais pas si M. Potvin peut vous en dire plus, mais vous savez bien que nous devons donner à tous ceux qui ont comparu devant la Commission la possibilité de revenir pour contre-interroger les témoins. Ces contre-interrogatoires auront lieu lorsque le Comité spécial sera revenu de ses audiences dans l'Ouest, et ensuite, il devra rédiger un rapport. Je ne sais pas combien de temps cela prendra. Monsieur Potvin, avez-vous quelque chose à ajouter?

Le président: Monsieur Potvin.

M. Potvin: Merci, monsieur le président.

Je tiens simplement à préciser que la phase 3 des audiences, comme l'a indiqué le président, commencera début avril. La date initiale en avait été fixée au 2 avril, mais il y aura probablement un retard d'un ou deux jours car certains des témoins qui voulaient comparaître au cours de la phase 2 des audiences désirent maintenant comparaître à Ottawa-Hull. Ils seront donc entendus le 2 avril, et il se peut que leur déposition se poursuive jusqu'au 3. Ensuite, la phase 3 commencera, et il est toujours difficile d'anticiper sur la durée d'un contre-interrogatoire. Nous pensons que l'audience en soi devrait être terminée d'ici au week-end de Pâques, c'est-à-dire le 19 avril.

M. Nowlan: Monsieur le président, je comprends que le Comité spécial doive rédiger un rapport, et certaines parties sont peut-être déjà prêtes, mais pourriez-vous me dire si vous avez prévu une date, même provisoire, pour la publication de ce rapport?

M. Potvin: Je ne peux vous en dire plus à ce sujet, si ce n'est que les audiences devaient, au départ, porter sur les tarifs mais que, très rapidement, pour toutes sortes de raisons, notamment

[*Texte*]

of which was the focus placed on the deregulation issue, it blossomed into a study on, not only fares but on the entry and exit aspects of the air transport economic regulation. So the matter has become considerably more complex. At the same time, the commission and the committee and the panel are very well aware of the need to move with all possible dispatch, and I would anticipate that they will make every effort to get it out in a matter of weeks rather than a matter of months.

Mr. Nowlan: I appreciate that it is not under your control and there may be many other factors which would influence the report. But if it were in your control within the administrative process, is it likely that report could be out before the summer break, assuming that we break on June 30?

Mr. Potvin: June 30. It would be my hope that it will be out before the summer break.

• 1005

Mr. Nowlan: Mr. Chairman, another aspect to the air matter—not the panel, but air—and something that the CTC ran into a year ago, and I think last spring, perhaps, took remedial measures on—that was the situation involving—certainly Air Canada—I think was the number one situation of seat sale advertisements which affected international flights—and in effect it did not have the approval. They were advertised, and Canadians were buying tickets on the expectation that these seat sales would get reciprocal approval with their American counterparts; I gather the CAB. As a consequence . . . and some people said it was blackmail—there was a trade-off. I think it was Continental Airlines, out of Los Angeles, which got a piece of Canadian Pacific's traffic to Hawaii. The thing was resolved, although there was an awful lot of anxiety in the Canadian traveller at a critical time.

I am just wondering what you have done to avoid that type of problem happening again—if you understand the problem I have posed.

The Chairman: Mr. Potvin.

Mr. Potvin: As you know, the situation at the time was a rather unique situation, in that the two matters that the Americans linked were not really linked at all. They had wanted to achieve something, and along came the fare filing by Air Canada, and by virtue of linking the two matters together the American government was able to achieve what they wanted to achieve for Continental.

Can we prevent that from happening again? In the abstract, I do not think so, because there are always going to be issues that come up between the two countries that are going to be difficult to resolve. If one country chooses to link two issues that are not linked substantively, but in fact it links them optically and for cosmetic reasons, and then in a sense—and I think you used the word "coerce" the other government into co-operation, there is no way in which we can guard against that.

Let me give you an example. At the present time we have difficulty with the interpretation of a certain clause in our air

[*Traduction*]

l'importance du problème de la déréglementation, elles ont englobé, non seulement les tarifs, mais tout ce qui concerne le réglementation économique des transports aériens. La portée de cette enquête est donc beaucoup plus vaste et plus complexe qu'on ne l'avait prévu. Certes, la Commission et son Comité spécial savent parfaitement qu'ils ne doivent pas perdre de temps, et je suis convaincu qu'ils feront le maximum pour produire ce rapport d'ici quelques semaines, et non pas d'ici plusieurs mois.

M. Nowlan: Je comprends que tout ceci échappe à votre contrôle, et il y a sans doute beaucoup d'autres facteurs qui influent sur la production de ce rapport. Toutefois, si vous pouviez en contrôler tout le processus administratif, pensez-vous que ce rapport pourrait être publié avant l'ajournement d'été, c'est-à-dire avant le 30 juin?

M. Potvin: Si c'est le 30 juin, j'espère que ce rapport sera publié avant le congé d'été.

M. Nowlan: Monsieur le président, à propos des transports aériens, j'aimerais parler de ce qui s'est produit il y a un an, lorsque Air Canada, entre autres, a décidé de vendre des billets soldés pour des vols internationaux, et qu'elle n'en a pas eu l'autorisation. Air Canada avait déjà fait de la publicité et les Canadiens avaient déjà acheté des billets en pensant que ces soldes auraient l'approbation des autorités américaines, le CAB en l'occurrence. En fait, on a plutôt assisté à une sorte d'échange de bons procédés, pour ne pas parler de chantage. C'est Continental Airlines, je crois, qui a obtenu, à partir de Los Angeles, une partie du trafic du Canadien Pacifique jusqu'à Hawaii. L'affaire a donc été réglée, après beaucoup de sueurs froides pour les voyageurs canadiens touchés.

J'aimerais savoir si vous avez pris des mesures pour éviter que ce problème ne se reproduise.

Le président: Monsieur Potvin.

M. Potvin: Comme vous le savez, cette situation était alors assez unique, puisque les deux questions que les Américains reliaient n'étaient en fait pas du tout reliées. Ils voulaient atteindre un objectif et, entre-temps, il y a eu cette histoire de billets soldés par Air Canada, et le gouvernement américain a profité de la situation pour relier les deux questions et obtenir ainsi ce qu'il voulait pour Continental.

Pouvons-nous éviter que cela ne se reproduise? En théorie, je ne le pense pas, car il y aura toujours des sources de litige entre les deux pays, qui seront difficiles à résoudre. Si un pays décide de lier deux questions qui n'ont rien à voir entre elles, dans le but de parvenir à ses fins, il peut bien sûr «obliger» l'autre gouvernement à collaborer, et on ne peut rien faire pour éviter ce genre de situation.

Permettez-moi de vous donner un exemple. A l'heure actuelle, nous avons des difficultés au niveau de l'interpréta-

[*Text*]

transport agreement. At the same time the American government has, and the CAB has, indicated that they are not satisfied with the relationship that exists between our carriers and their affiliate tour operators. Again, they are trying to link two things that are actually not linked to achieve an objective. The Minister of Transport is very much involved in the negotiations that are pursuant to that, because these are of course bilateral considerations. But the Air Transport Committee and the Canadian Transport Commission are supporting him both through the committee itself and through the research branch.

So there is simply no way, sir, that I can give you any assurance they would not do the same thing again.

On the fare side, of course, and with the sunsetting of the CAB, which will take place at the end of the year, I would think it is less likely it will be a fare linkage; but it could be other issues.

Mr. Nowlan: I appreciate that answer, but Mr. Chairman, I think the witness, Mr. Potvin, has put his finger on it. It certainly gave us a lot of concern when this thing happened a year ago, when in effect it is not necessarily between the administrative agencies, the CTC or ATC and the CAB, it is very much between the respective Ministers responsible for that area of policy. I felt, and certainly the press—as a Canadian I was irritated that our Minister of Transport was not able to communicate, evidently, with the Minister of Transport, Mr. Brock, I think, at that time; I do not know if Mrs. Dole was in or not. It was administrators trying to resolve a policy issue where there was very much political pressure, more so than real administrative co-operation between the two countries.

As a start, to avoid another situation of in effect blackmail, has there been any directive to our carriers in this country that before they advertise for these seat sales some preliminary attempt has to be made south of the border, if that is the country affected, that there is going to be in effect approval to release that part of the seats sale? You are out on the end of the limb and then someone wants to saw it off. If you have not taken care of that, you are inviting yourself for a repeat of what happened.

• 1010

Mr. Potvin: Mr. Chairman, the counterveiling item, of course, is that if the carrier makes this information available in a public forum beforehand, then he loses the marketing advantage. It is one of the issues that is being addressed in the hearing that is ongoing, because the same thing—there is not the linkage in Canada, but the same situation arises in Canada, where a seat sale is announced and tickets are being sold, and then the Air Transport Committee in fact has to deal with whether the fares are just and reasonable. It becomes

[*Translation*]

tion d'une clause de notre entente sur les transports aériens. En même temps, le gouvernement américain nous signale, par l'intermédiaire du CAB, qu'il n'est pas satisfait des relations existant entre nos transporteurs et les agences américaines de voyages organisés qui leur sont affiliées. Encore une fois, le gouvernement américain essaie de relier deux choses qui n'ont rien à voir, et tout cela, pour parvenir à ses fins. Le ministre des Transports s'intéresse de près aux négociations qui se poursuivent dans ce domaine, étant donné qu'elles impliquent bien sûr des considérations bilatérales. Le Comité des transports aériens et la Commission canadienne des transports lui donnent tout l'appui nécessaire, notamment par leurs services de recherches.

Je ne peux donc absolument pas vous garantir, monsieur, que le gouvernement américain ne refera pas la même chose.

En ce qui concerne les tarifs, étant donné que le mandat du CAB américain expire à la fin de l'année, il est peu probable que cette question soit reliée aux précédentes par le gouvernement américain. Mais il se peut par contre qu'il en trouve d'autres.

M. Nowlan: Je suis satisfait de la réponse qui m'a été donnée, monsieur le président, mais je crois que le témoin, M. Potvin, a justement mis le doigt sur le problème fondamental. Lorsque cette situation s'est produite il y a un an, elle a suscité beaucoup d'inquiétude, d'autant plus que ces frictions ne séparent pas nécessairement les organismes administratifs, soit la CCT, d'une part, et l'ATC et le CAB d'autre part, mais plutôt les ministres responsables de ces domaines. Personnellement, et je n'étais pas le seul, les journalistes l'ont été aussi, j'étais furieux que notre ministre des Transports ne réussisse pas, manifestement, à communiquer avec le ministre des Transports américain, qui était M. Brock, je crois, à l'époque. Je ne sais pas si Mme Dole était déjà là. Donc, c'étaient des administrateurs qui essayaient de résoudre un problème de politique, alors que les pressions politiques étaient beaucoup plus intenses que la collaboration administrative qui devrait exister entre les deux pays.

Pour éviter que se reproduise une situation semblable, que j'appelle du chantage, avez-vous donné des directives à nos transporteurs pour que, dorénavant, lorsqu'ils désirent solder des billets, ils se renseignent préalablement au sud de la frontière, puisque ce sont les États-Unis qui seront touchés par ces soldes, pour savoir si ce pays est prêt à approuver ce genre de soldes? Autrement, les transporteurs se trouvent dans une situation très précaire. Si vous n'avez pas pris de mesures pour corriger ce problème, la situation risque de se reproduire.

M. Potvin: Monsieur le président, il ne faut pas oublier, par contre, que si le transporteur annonce publiquement la vente de sièges au préalable, il perd son avantage commercial. Les audiences qui ont lieu en ce moment examinent cette question entre autres, car la même situation peut se produire à l'intérieur du Canada également. Un transporteur annonce une vente de sièges, il vend des billets, et par la suite le comité des Transports aériens doit décider si oui ou non les tarifs sont justes et raisonnables. Vous comprendrez sans doute qu'il

[*Texte*]

extremely difficult, as you can well appreciate, to make a reasonable assessment of a fare filing of that nature when in fact the seats have been sold.

So this is one of the issues, not only in the domestic but in the transborder sense, that will be examined by the panel and it would be premature for me to comment on what their findings will be.

All I can point out is that there are advantages and disadvantages.

The Chairman: I will come back to you, okay?

Mr. Nowlan: I was going to ask him a very quick supplementary.

The Chairman: Okay.

Mr. Nowlan: The implication of what you said about disclosing this to the public beforehand really . . . Mr. Potvin, when there has been a major advertising campaign of a seat sale, say, by Air Canada, has not every other carrier responded almost in like fashion, in terms of a reciprocal and almost identical seat sale? Once the main carrier announces, the others have to cut their cloth to fit their suit, otherwise they do not get the seats sold.

I do not accept the argument that the administrator, the ATC, and CAB, having had notice and some implied preliminary approval of an advertisement of a seat sale before it hit the papers, would in effect prejudice the carrier, because once Air Canada hits it, CP usually follows almost immediately. I do not know of a seat sale that has not been followed identically by another competing carrier.

The Chairman: I am glad it was brief, Mr. Nowlan.

Mr. Potvin: Would you like me to respond, Mr. Chairman?

The Chairman: Yes.

Mr. Potvin: All I was attempting to say, Mr. Nowlan, and I should have been a little bit more precise, is that is the argument given by the air carriers. The reason why they do not want to get prior approval to file, they claim that the first two or three days are extremely important in marketing these, and that you do suffer a penalty if you do not get into the market immediately, and those that get into the market first conversely get a major advantage. That is their statement, not mine.

What I was attempting to say, sir, is that the panel is considering these two arguments and we will be addressing the issue in the report, which we have already discussed.

The Chairman: Thank you, Mr. Nowlan. Mr. Deniger.

M. Deniger: Merci, monsieur le président.

Monsieur Marchand, dans votre présentation, vous avez fait grand état des pouvoirs de la Commission canadienne des transports en vertu de la Loi nationale des transports et en vertu de la Loi sur l'aéronautique, et vous avez donné certains

[*Traduction*]

devient très difficile de faire une évaluation raisonnable des tarifs lorsque les billets ont déjà été vendus.

Donc la question intérieure et la question transfrontalière sont deux des questions qui seront étudiées par les experts. Il serait prématuré de ma part de faire des commentaires au sujet de leurs conclusions.

Tout ce que je puis vous dire c'est qu'il existe des avantages et des inconvénients.

Le président: Je vais vous inscrire au deuxième tour, d'accord?

M. Nowlan: J'allais poser une question supplémentaire très rapide.

Le président: D'accord.

M. Nowlan: Vous avez parlé des conséquences de la divulgation préalable au public. N'est-il pas vrai, monsieur Potvin, qu'à chaque fois qu'Air Canada a eu une campagne de publicité au sujet d'une vente de sièges, tous les autres transporteurs ont répondu en offrant des tarifs presque identiques? Dès que le transporteur principal annonce une réduction des tarifs, les autres doivent faire autant, autrement ils ne vendent pas de billets.

Je n'accepte pas votre argument selon lequel le fait d'obtenir l'approbation préliminaire de l'administrateur, du comité des Transports aériens et du *Civil Aeronautic Board* porterait préjudice au transporteur. À ma connaissance, chaque fois qu'Air Canada annonçait une vente de sièges, CP a fait de même presque immédiatement.

Le président: Heureusement que votre question a été brève, monsieur Nowlan.

M. Potvin: Voulez-vous que je réponde à la question, monsieur le président?

Le président: Oui.

M. Potvin: J'aurais dû être un peu plus précis, monsieur Nowlan, car je ne cherchais qu'à vous donner l'argument avancé par les transporteurs aériens. Selon eux, s'ils ne veulent pas obtenir l'approbation préalable, c'est parce que les deux ou trois premiers jours sont extrêmement importants dans la vente de ces billets. Donc le premier transporteur à annoncer une réduction des tarifs jouit d'un avantage considérable, au détriment de celui qui essaie d'offrir les mêmes conditions par la suite. C'est la position des transporteurs aériens, et non pas la mienne.

Ce que je voulais vous dire, c'est que les experts étudient ces deux questions et on en parlera dans le rapport dont nous avons déjà discuté.

Le président: Merci, monsieur Nowlan. M. Deniger.

Mr. Deniger: Thank you, Mr. Chairman.

In your presentation, Mr. Marchand, you dwelt at some length on the powers of the Canadian Transport Commission, under the National Transportation Act and the Aeronautics Act, and you mentioned some examples. The CTC also has

[*Text*]

exemples. La Commission canadienne des transports a aussi un pouvoir d'orientation politique. Vous avez d'ailleurs un vice-président qui a, comme fonction principale, la recherche.

Pourriez-vous nous dire, brièvement, sur quel dossier la Division de la recherche de la Commission canadienne des transports se penche de façon plus précise?

Le sénateur Marchand: Eh bien, il faudrait demander à M. Dubé qui est responsable de la recherche de répondre à cette question.

M. G. Hariton (directeur exécutif, Direction de la recherche, Commission canadienne des Transports): Monsieur Deniger, je suis George Hariton, directeur exécutif de la Direction de la recherche.

• 1015

Actuellement, nos principaux dossiers sont les suivants. D'une part, du côté aérien, nous essayons d'éclaircir certains des faits concernant la déréglementation aux États-Unis et les parallèles possibles qu'on pourrait tirer pour le Canada. Toujours du côté aérien, nous poursuivons du travail pour éclaircir les conséquences de diverses négociations bilatérales avec d'autres gouvernements, notamment les États-Unis, et nous entreprenons d'autres projets pour essayer d'appuyer le travail du Comité des transports aériens.

Voulez-vous que je continue?

M. Deniger: Il n'y a pas seulement le Comité des transports aériens, n'est-ce pas?

M. Hariton: Pour ce qui est des autres comités, nous entreprenons également des projets du côté ferroviaire, notamment des projets sur la capacité ferroviaire dans l'Ouest, c'est-à-dire les différentes possibilités d'améliorer cette capacité d'une manière efficace et économique. Nous avons aussi des projets sur la capacité ferroviaire dans l'Est, notamment à l'Île-du-Prince-Édouard. Nous sommes en train d'appuyer le Comité des transports ferroviaires sur une série de sujets, y inclus des audiences qui vont commencer au mois de mai sur la méthodologie pour calculer le coût du capital. Nous avons aussi des projets sur la productivité des chemins de fer canadiens.

M. Deniger: Ces documents que vous énumérez, monsieur Hariton, ont-ils été rendus publics ou s'ils sont à l'usage exclusif de la Commission et du ministre?

M. Hariton: Cela dépend du projet, de l'étude. Normalement, nous essayons de rendre public le résultat de notre travail. Nous publions cela dans des rapports dont la distribution est assez considérable. Si les documents servent d'appui à une audience et à une décision éventuelle d'un comité de la Commission, il n'est pas toujours possible de rendre le rapport public.

M. Deniger: L'audience du Comité des transports aériens, qui devait porter sur les tarifs réduits, est maintenant beaucoup plus étendue. Il y a eu énormément de travaux préliminaires qui ont été présentés au Comité. Il s'agit de travaux préparés par la Commission canadienne des transports qui ont

[*Translation*]

some power in the area of policy. In fact, one of your vice-presidents is primarily responsible for research.

Could you tell us briefly what specific issue the research division of the Canadian Transport Commission is looking at?

Senator Marchand: We will have to ask Mr. Dubé, the person in charge of research, to answer this question.

Mr. G. Hariton (Executive Director, Research Branch, Canadian Transport Commission): My name is George Hariton, and I am the Executive Director of the Research Branch.

At the present time, we are concentrating chiefly on the following issues. With respect to air transportation, we are looking at the deregulation situation in the United States, and trying to draw some parallels that would apply to Canada. We are also trying to clarify the consequences of various bilateral negotiations with other governments, particularly the United States, and we are doing other projects to support the work of the Air Transport Committee.

Would you like me to go on?

Mr. Deniger: You do not do work just for the Air Transport Committee, do you?

Mr. Hariton: We are also involved in rail projects, particularly on the ways of improving rail capacity in the west effectively and economically. We also have projects on rail capacity in the east, in P.E.I. in particular. We are supporting the work of the rail transport committee in a number of areas, including those raised by the hearings that will be starting in May on the methodology used for calculating the cost of capital. We also have projects on the productivity of Canadian railways.

Mr. Deniger: Are the documents you have mentioned made public, Mr. Hariton, or are they for the exclusive use of the commission and the Minister?

Mr. Hariton: It all depends on the project or study in question. We generally try to make the results of our work public in reports that are published and distributed quite extensively. If the documents are used to support a hearing and a decision by one of the commission's committees, it is not always possible to make them public.

Mr. Deniger: The hearings of the Air Transport Committee that were supposed to focus on reduced fares have now become much broader in scope. A great deal of preliminary work prepared by the Canadian Transport Commission were tabled with the committee. These documents have therefore been

[*Texte*]

été rendus publics. Est-ce votre direction ou le Comité des transports aériens qui avez fait ces travaux?

M. Hariton: Cela dépend. On avait présenté cinq documents, comme vous le savez. Deux de ces documents ont été préparés principalement par la Direction de la recherche; deux des documents ont été préparés conjointement par nous et par le personnel du Comité des transports aériens, et un des cinq rapports a été préparé presque exclusivement par le personnel du Comité.

M. Deniger: Ces rapports-là ont été déposés en preuve ou annexés à l'audience. Est-ce que les auteurs de ces rapports-là sont sujets à être examinés par des avocats ou des parties qui peuvent peut-être ne pas penser de la même façon qu'eux?

M. Hariton: En ce qui concerne les deux rapports qui ont été préparés principalement ou exclusivement par la Direction de la recherche, nous avons fourni les auteurs comme témoins experts, et on leur a posé des questions.

M. Deniger: Vous avez dit aussi que vous étiez en train d'étudier ou de préparer une documentation quelconque sur les négociations bilatérales. Je serais curieux de connaître la nature de ce travail.

M. Hariton: Ce travail est surtout de nature technique. On essaie de calculer, à l'aide de différents modèles, aussi bien automatisés que manuels, l'impact sur les différentes routes et, éventuellement, les différents transporteurs de différentes options. Par exemple, si nous voulions avoir accès à Denver et que nous changions l'accès à une ville canadienne, quelles seraient les conséquences?

M. Deniger: Est-ce une étude qui a été rendue publique ou si c'est une étude maison?

M. Hariton: Traditionnellement, ces études-là ne sont pas rendues publiques parce qu'elles servent à nos négociateurs. À ce moment-là, il y aurait possibilité de fausser les négociations si nos positions étaient trop explicites.

M. Deniger: Est-ce que vous participez personnellement, directement, aux négociations bilatérales?

M. Hariton: Moi, personnellement? Non, monsieur.

M. Deniger: Qui, de la Commission canadienne des transports, est impliqué dans les négociations bilatérales Canada—États-Unis?

M. Hariton: Il y a deux directions qui sont impliquées. D'un côté, il y a le personnel du Comité des transports aériens. M. Potvin pourrait en dire plus long à ce sujet. D'un autre côté, il y a du personnel qui travaille sous ma direction qui est impliqué du côté technique, dans le genre d'étude que je viens de décrire.

• 1020

M. Deniger: À quoi attribuez-vous la lenteur de ces négociations? En fait, on n'aboutit à aucun traité. C'est un désastre, si je peux m'exprimer ainsi, les négociations entre le Canada et les États-Unis pour un nouveau traité. À quoi attribuez-vous cet échec?

M. Hariton: N'ayant pas été impliqué directement dans . . .

[*Traduction*]

made public. Was it your branch, or the Air Transport Committee that prepared these documents?

Mr. Hariton: As you know, five documents were tabled, of these, two were prepared mainly by the Research Branch. Two of the remaining documents were prepared jointly by our branch and the staff of the Air Transport Committee, and one of the five reports was prepared almost exclusively by the staff of the Air Transport Committee.

Mr. Deniger: These reports were tabled as evidence or attach to the proceedings of the hearings. Are the authors of these reports liable to be questioned by lawyers, or by parties who may not be of the same opinion as them?

Mr. Hariton: In the case of the two reports written largely or exclusively by the Research Branch, the authors were called as expert witnesses and were questioned.

Mr. Deniger: You also mentioned that you are studying or drafting some documentation or other on bilateral negotiations. I would like to know more about the nature of this work.

Mr. Hariton: This is mainly technical work. Using various models, both computerized and manual, we are trying to calculate the impact of a number of options on different routes, and in some cases, different carriers. We ask questions such as this: What would be the consequences if we wanted to have access to favour and to do so we changed the existing access to a Canadian city?

Mr. Deniger: Was this study made public, or was it an in-House document?

Mr. Hariton: Studies of this type are not normally made public, because they are used by our negotiators. There could be prejudice to negotiations if our positions were made too explicit.

Mr. Deniger: Do you personally participate directly in the bilateral negotiations?

Mr. Hariton: Myself? No.

Mr. Deniger: Who is involved from the Canadian Transport Commission in the bilateral negotiations between Canada and the U.S.?

Mr. Hariton: Two branches are involved. First, the staff of the Air Transport Division, and Mr. Potvin could give you more information about this. There are also people in my branch who are involved in the technical aspects of these studies I have just described.

Mr. Deniger: To what do you attribute the slowness of the negotiations? No treaty has been signed. The negotiations between Canada and the United States for a new treaty, is a disaster. What are the reasons for this failure in your opinion?

Mr. Hariton: Since I have not been involved directly in . . .

[*Text*]

M. Deniger: Étant donné que cela relève de sa direction, peut-être que M. Potvin pourrait nous en parler.

Le vice-président: Monsieur Potvin.

Mr. Potvin: Thank you, Mr. Chairman.

First of all, Mr. Deniger, I do not think we would characterize it a failure. I think it is a very, very difficult subject and a great deal of effort has been made to reach some sort of basis on which the two countries could negotiate. By that I mean that there is not even a common understanding of which country is benefiting under the present agreement.

Given that situation, and given some of the advantages the American carriers enjoy because of the existence of preclearance in Canada, one has to accept that the negotiations are going to be difficult; they are going to be complex, and they are going to proceed with the pace that is commensurate with the importance that the two countries have attached to a resolution of something that is working not too badly at the present time. Given all those factors, first of all I do not think it is fair to characterize them as a failure; secondly, I think it is difficult to summarize in a few words what the difficulties are, but I have tried to outline some of them.

Mr. Deniger: If you cannot even agree on a common understanding . . . It is quite difficult for me not to characterize them as a failure if you cannot even start; for years it has been that way. So, yes, they are difficult; yes, they are complex. I guess it is a question of degree. I can tell you from where I am looking at it that these negotiations are a failure. Maybe it is to our advantage to have a status quo. Maybe we do not want to change the bilateral. Maybe we should say so also.

Je voudrais terminer, monsieur le président, parce que je n'ai pas beaucoup de questions pour la Commission canadienne des transports ce matin.

Étant donné la proximité d'aéroports frontaliers importants aux États-Unis, par exemple à Burlington au Vermont, près de Montréal, à Buffalo, à Niagara Falls, à Seattle, lorsque la Commission canadienne des transports étudie ou analyse ou fait des projections, ne craint-elle pas que s'il ne se passe pas quelque chose de dramatique dans notre politique aérienne au Canada, nous risquons de détourner, et cela pour longtemps, une partie importante de notre clientèle canadienne à des aéroports et à des marchés américains, avec la conséquence évidente, selon moi, que c'est le contribuable canadien qui, au bout de la ligne, sera le grand perdant?

Le sénateur Marchand: Je pourrais demander à M. Hariton de vous donner des détails. D'une façon générale, c'est sûr que nous avons la même inquiétude. Cependant, c'est qu'on est en Amérique du Nord et que ce problème-là ne se pose pas seulement dans le domaine aérien, mais bien dans tous les domaines. Dans certains domaines, évidemment, on a résolu les difficultés, par des tarifs, des quotas, ou enfin par toutes les mesures que nous pouvons avoir pour nous protéger contre ce qui nous semble être une concurrence déloyale. Dans le

[*Translation*]

Mr. Deninger: Perhaps Mr. Potvin could talk about this, since his branch is involved.

The Vice-Chairman: Mr. Potvin.

M. Potvin: Merci, monsieur le président.

Tout d'abord, monsieur Deniger, je ne dirais pas que des négociations sont un échec. Il s'agit d'un sujet extrêmement difficile, et nous avons fait beaucoup d'efforts pour trouver une base sur laquelle les deux pays puissent négocier. Autrement dit, on n'est même pas d'accord sur la question de savoir quel pays bénéficie de l'entente actuelle.

Étant donné cela, et étant donné certains des avantages dont les transporteurs américains jouissent à cause de l'existence de l'autorisation préalable au Canada, il faut accepter que les négociations vont être difficiles et complexes, et qu'elles vont avancer à un rythme qui traduit l'importance que les deux pays attachent à cette question. En fait, le régime actuel ne fonctionne pas trop mal. À mon avis il n'est pas juste de dire que les négociations sont un échec. De plus, il est difficile de résumer les difficultés en quelques mots, mais j'ai quand même essayé de vous en énumérer certaines.

M. Deniger: Si les deux pays ne peuvent même pas s'entendre . . . je ne vois pas pourquoi on ne dirait pas que les négociations sont un échec, si on ne peut même pas les commencer. C'est une situation qui existe depuis des années. C'est un fait que les négociations sont difficiles et qu'elles sont complexes. C'est une question de degré. Je puis vous dire que, de mon point de vue personnel, les négociations sont un échec. Peut-être que cela nous arrange de garder le statu quo. Peut-être que nous ne nous intéressons pas vraiment à changer les négociations bilatérales. Peut-être qu'on devrait également l'admettre.

I am going to conclude, Mr. Chairman, because I do not have many questions for the Canadian Transport Commission this morning.

As we know, there are a number of major new U.S. airports that are close to the Canadian border, for example, in Burlington, Vermont, close to Montreal, in Buffalo, close to Niagara Falls, and in Seattle. In its analytical work and forecast, is the Canadian Transport Commission not afraid that unless there is a dramatic change in our air policy in Canada, we are in danger of losing, for a long time, a substantial share of our Canadian passengers to American airports and markets? In my opinion, the obvious result of such a situation, is that the Canadian taxpayers will be the big losers in the end.

Senator Marchand: I could ask Mr. Hariton to give you a detailed answer. However, in general terms, there is no doubt that we share the same concern. The fact is that we live in North America, and the same problem crops up not only in the area of air travel, but in all areas. Of course, in some cases, we have solved the problem through tariffs, quotas or some other measure to protect us against what we consider unfair competition. The situation with respect to air travel raises another problem. Perhaps Mr. Hariton would like to add something to my answer.

[*Texte*]

domaine aérien, cela pose un autre problème. Si M. Hariton voulait compléter ma réponse . . .

M. Hariton: En effet, monsieur Deniger, c'est un problème réel. Malheureusement, la solution n'est pas simple. D'abord, nous ne connaissons même pas l'ampleur du phénomène. Nous sommes en train d'essayer de la mesurer. Nous espérons la connaître un peu mieux d'ici un mois ou deux.

Quant aux solutions à apporter, je pense que cela fait partie de la politique plus large de l'approche, de l'attitude du gouvernement canadien envers la déréglementation. A ce moment-là, cela dépend, d'une part, du rapport que le Comité décidera de soumettre et, d'autre part, des politiques que le ministre des Transports peut énoncer.

• 1025

Le sénateur Marchand: M. Potvin aimerait ajouter quelque chose. Voyez-vous des objections . . .

M. Deniger: Non, non. Au contraire.

The Chairman: Mr. Potvin.

Mr. Potvin: Mr. Chairman, in the course of the hearing that is now going on, I thought Mr. Deniger might be interested in the fact that the panel has attempted to learn the magnitude of the diversion to American airports, but it has not been particularly successful. They asked questions, for example, of a representative from the bus industry in Toronto. Unfortunately, he had figures only for his company, so it was not particularly enlightening.

It was interesting, though, that in the evidence presented in Vancouver there was a figure given for the number of Americans coming to Canadian airports to take advantage of Canadian fares. The number, if my memory serves me correctly—it was provided, in fact, by the witness but obtained from CP Air—was 48,000 passengers in 1983. The only other information we have is that which the Minister of Transport has indicated. He indicates, through some studies Transport Canada has done, that the number of Canadians going to the United States is in the order of 200,000. We have asked to have the documentation on the study that has led to that determination tabled with the panel at the hearing.

If you compare that figure of 200,000—assuming for a moment that that is approximately correct, because I think these things are extremely difficult to measure, irrespective of how you try to go about it—and if you think of CP Air, and that estimate of 48,000 was for the CP Air system only, and if you extrapolate that to include Air Canada, perhaps the difference . . . Yes, there are some Canadians who are going to use American airports, but it seems clear that there are also Americans who use Canadian airports. I do not have information on where . . .

Mr. Deniger: You can say that 48,000 come up north, Mr. Potvin, but to me that is really, really inconclusive. It does not tell me anything. I do not want to question the testimony of CP Air, but if they are going to Winnipeg or to Toronto, it makes sense that they would go Seattle, Vancouver, Toronto. But that is not exactly what I am talking about. In the same way, if

[*Traduction*]

Mr. Hariton: This is in fact a real problem, Mr. Deniger. Unfortunately, there is no easy solution. First of all, we do not even know how widespread the phenomenon is. We are trying to get an idea of this at the present time. We hope to have a better idea of the problem in a month or two.

As to the solution to the problem, I think this lies within the broader policy, approach and attitude of the Canadian government toward deregulation. By then, it will depend, on one hand, on the report that the Committee decides to present and on the other hand, on the policy that the Minister of Transport will announce.

Senator Marchand: Mr. Potvin would like to add something. Do you see any objection . . .

Mr. Deniger: No, by no means.

Le président: Monsieur Potvin.

M. Potvin: Monsieur le président, compte tenu des audiences qui sont en cours, j'ai pensé que cela intéresserait vivement M. Deniger de savoir que le pannel s'est efforcé, mais sans grand succès, de se faire une idée de l'ampleur des pertes au bénéfice des aéroports américains. C'est ainsi qu'ils ont posé des questions à un représentant du secteur des autobus de Toronto, qui malheureusement n'a pu produire les chiffres que pour sa société, ce qui n'a été que d'une utilité très restreinte.

Il n'est pas sans intérêt de noter, toutefois, que parmi les témoignages présentés à Vancouver, on a donné une estimation du nombre des Américains qui partent d'aéroports canadiens pour profiter de nos tarifs. Le témoin qui avait obtenu le chiffre de CPR, avait, si je ne me trompe, parlé de 48,000 voyageurs en 1983. La seule autre information dont nous disposions est celle que nous a donnée le ministre des transports qui mentionne, à la suite de quelques études faites par Transport Canada, que le nombre de Canadiens qui se rendent aux États-Unis sont de l'ordre de 200,000. Nous avons demandé que la documentation qui accompagne l'étude où l'on cite ces chiffres soit déposée à l'audience.

Si vous comparez ce chiffre de 200,000, à supposer qu'il soit plus ou moins exact, car ces éléments sont difficilement mesurables, quelle que soit la méthode adoptée si vous tenez compte du fait que cette estimation de 48,000 ne s'appliquait qu'à CP Air et si vous extrapolez pour tenir compte d'Air Canada, la différence donnera peut-être . . . Oui, certains Canadiens ont utilisé des aéroports américains, mais l'inverse semble tout aussi vrai. Je ne dispose pas d'informations sur . . .

M. Deniger: Vous pouvez dire que 48,000 voyageurs prennent la route du Nord, monsieur Potvin, mais il n'y a pas de conclusion qui s'en dégage à mes yeux, cela ne me renseigne pas. Je ne veux pas mettre en question le témoignage de CP Air, mais s'ils ont des vols pour Winnipeg ou Toronto, il paraît logique qu'ils fassent Seattle, Vancouver et Toronto. Mais ce

[*Text*]

someone from Burlington, Vermont, wants to go to Toronto, he will of course go to Montreal. That is not what I am talking about. You know well what I am talking about.

Mr. Potvin: Sir, I do not want to mislead you. All I am suggesting is that they are not going from the airport at Seattle to Vancouver to take a flight, they are driving to Vancouver. That was the example I was giving, and I am not sure . . .

Mr. Deniger: But they go to Vancouver and then to what destination? To go back to Los Angeles or Las Vegas?

Mr. Potvin: Similarly, we do not know where the people who are going to the Burlington Airport, or to the Buffalo Airport, are headed, Mr. Deniger.

The Chairman: With respect, Mr. Potvin, we know that if people are going to Burlington to take People Express, they are not flying back into Canada.

Mr. Deniger: I have no more questions.

The Chairman: Thank you, Mr. Deniger.

Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Thank you, Mr. Chairman.

Before I begin my questions, I want to say to Mr. Marchand that when I was asked to comment on his appointment not all the remarks I made were put in the press. Amongst other things, I said that he was a nice man, an honest man and very conscientious. As to any other things I said, I hope I turn out to be wrong.

I too want to welcome you, Mr. Marchand, to the committee. I look forward to further dealings with you, successful dealings, I hope. I hope we will have as much fun and as interesting times we did when you were Minister. Just as a little aside, Mr. Chairman, I even elevated Mr. Marchand at one period of time, when he had to make a very difficult decision on dividing up international air routes between CP Air and Air Canada. I said at the time that he reminded me of a fourteenth century pope who was dividing the world between the Spanish and the Portugese. For a while afterwards he was called Pope Jean.

• 1030

The Chairman: Now the other shoe.

Senator Marchand: I will visit your region during the election.

Mr. Benjamin: I will give you a poll to canvass—for me.

Mr. Chairman, I would like to ask Mr. Marchand or any of the witnesses about the hearings that are being held on deregulation and so forth across the country. Are they being

[*Translation*]

n'est pas tout à fait ce dont je voulais parler. De même, si quelqu'un de Burlington, dans le Vermont, veut se rendre à Toronto, il est logique qu'il passe par Montréal. Mais je ne parle pas de cela, et vous le savez bien.

M. Potvin: Je ne veux pas vous induire en erreur, monsieur, tout ce que j'avance, c'est que ces Américains n'iraient pas de l'aéroport de Seattle à Vancouver pour prendre un vol, ils se rendent en voiture à Vancouver. C'est l'exemple que je donnais, et je ne suis pas sûr que . . .

M. Deniger: Mais s'ils se rendent à Vancouver, c'est ensuite pour aller où? Est-ce pour revenir à Los Angeles ou à Las Vegas?

M. Potvin: Nous ne connaissons pas non plus la destination de ceux qui se rendent à l'aéroport de Burlington ou de Buffalo, monsieur Deniger.

Le président: Excusez-moi, monsieur Potvin, mais nous savons que si des gens se rendent à Burlington pour voyager avec People Express, ce n'est pas pour revenir en avion au Canada.

M. Deniger: Je n'ai plus de questions.

Le président: Je vous remercie, monsieur Deniger.

Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Je vous remercie, monsieur le président.

Avant de poser mes questions, je voudrais dire à M. Marchand que la presse n'a pas publié tout ce que j'ai dit lorsqu'on m'a demandé ce que je pensais de sa nomination. J'avais dit, entre autres, qu'il était sympathique, honnête et très consciencieux. Quant à mes autres remarques, j'espère m'être trompé.

Je voudrais également vous souhaiter la bienvenue au Comité, monsieur Marchand et j'espère que nous aurons de bonnes et fructueuses relations, et des discussions aussi intéressantes et animées qu'au temps où vous étiez ministre. Permettez-moi une petite digression, monsieur le président: il y a même eu une période où M. Marchand a dû prendre une décision très difficile pour répartir entre CP Air et Air Canada des routes aériennes internationales. Je lui ai dit à l'époque qu'il me faisait penser à un pape du 14e siècle, qui avait entrepris de partager le monde entre les Espagnols et les Portuguais. Cela lui a valu, pendant un certain temps, d'être appelé le Pape Jean.

Le président: Venons-en maintenant où vous voulez en arriver.

Le sénateur Marchand: Je visiterai votre province pendant les élections.

M. Benjamin: Je vous confierai une circonscription . . . pour que vous y fassiez la campagne en mon nom.

Monsieur le président, je voudrais poser une question à M. Marchand, ou à l'un des témoins, sur les audiences sur la déréglementation qui ont lieu dans le pays. Est-ce à la

[*Texte*]

held on the initiative of the CTC, or are they done at the request of the Minister, of the industry, or what?

Senator Marchand: I think at the beginning that the inquiry . . . This was not decided overnight. I think the commission had been discussing that—if I am not mistaken, Mr. Gray—for a long time. It was supposed to be restricted to tariff and rates and so forth. The other aspect was surely added in the meantime because of the political statements that were made concerning deregulation in the United States. This is why it was mentioned, I think by Mr. Potvin, that the mandate, even if it was not formally done, was extended, if you want, during the course of the hearings.

Mr. Benjamin: Do you have any comments to make upon what I consider to be the unfortunate remarks of the new Minister of Transport, which I take to mean that no matter what the commission might come up with by way of a report, the Minister is going to go ahead and order deregulation anyway? Does that not make the whole exercise somewhat futile? I think it was totally improper for the Minister to make those kinds of comments in advance of hearings you are holding. Does the commission have any views on that? Is the commission going to exercise whatever independence it does have, and respond?

Senator Marchand: I think, Mr. Benjamin, on this you will understand that I will not make any comment for or against. This really becomes a political question and a question of judgment. Of course I have my own opinion, and I presume that you have yours, but you do not expect me to answer your question.

Mr. Benjamin: I thought I would try.

Senator Marchand: It is a good try, though.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I would like to see somebody from the west sitting up here, so I want to move to the western division of the CTC. Before I do that, I would like to ask if the commission has received formal notice of a request to the Federal Court appealing the legality of the implementation of the Western Grain Transportation Act on rates effective January 1. If so, is it the intention of the commission or the ministry, or both, to defend themselves on that action, should the court choose to hear it?

Senator Marchand: May I ask Dr. Heads to answer this question? He is the chief legal adviser of the commission.

The Chairman: Mr. Wetston.

Mr. H. Wetston (General Counsel, Canadian Transport Commission): Thank you. I would be pleased to answer the question for you, Mr. Benjamin.

We have had two appeals filed with respect to that matter. In particular, the first one was instituted by the National Farmers Union with respect to the applicability of the timing provisions in the Western Grain Transportation legislation. Indeed, an application in the Federal Court of Appeal for leave to that court has been filed and is now being dealt with by my office as well as the Department of Justice. It is, as you know,

[*Traduction*]

demande de la CCT, ou à celle du ministre, ou du secteur des transports, bref, qui en a décidé?

Le sénateur Marchand: Je crois qu'au début l'enquête . . . Cela ne s'est pas décidé du jour au lendemain. La Commission—si je ne me trompe, monsieur Gray—en avait longuement discuté, et l'on avait envisagé de s'en tenir aux tarifs. L'autre élément a certainement été ajouté par la suite, en raison des déclarations politiques qui avaient suivi la déréglementation aux États-Unis. C'est pourquoi il a été mentionné, par M. Potvin je crois, que le mandat, sans être officiel, avait été élargi au cours des audiences.

M. Benjamin: Que pensez-vous de ce qui me paraît une remarque malencontreuse du nouveau ministre des Transports, d'après laquelle, si je l'ai bien compris, quel que soit le rapport déposé par la Commission, le ministre n'en ordonnera pas moins la déréglementation? Est-ce que cela ne réduit pas à rien vos efforts? J'ai trouvé tout à fait déplacé de la part du ministre de faire ce genre de commentaire avant même que les audiences n'aient eu lieu. Qu'en pense la Commission? Va-t-elle revendiquer ce qu'elle a d'indépendance, et réagir?

Le sénateur Marchand: Vous comprendrez bien, monsieur Benjamin, que je ne puis me prononcer là-dessus dans un sens ou dans un autre: c'est une question de jugement et de politique. Cela ne m'empêche pas d'avoir ma propre opinion, tout comme vous avez sans doute la vôtre, mais vous ne vous attendez certainement pas à ce que je vous la donne.

M. Benjamin: Je ne perdais rien à essayer.

Le sénateur Marchand: Vous avez fait de votre mieux.

M. Benjamin: Monsieur le président, je voudrais voir prendre place à cette table une personne de l'Ouest, et je vais donc passer à la Division de l'Ouest de la CCT. Mais je voudrais, auparavant, demander si la Commission a été officiellement avisée d'une demande adressée à la Cour fédérale faisant appel de la légalité de l'application, à dater du 1er janvier, des tarifs dans le cadre de la Loi sur le transport des grains dans l'Ouest. Dans l'affirmative, est-ce l'intention de la Commission, ou du ministère, ou des deux, de se défendre si la Cour accepte d'être saisie de cet appel?

Le sénateur Marchand: Je voudrais demander à M. Heads, principal conseiller juridique de la Commission, de répondre à cette question.

Le président: Monsieur Wetston.

M. H. Wetston (avocat général, Commission canadienne des transports): Je vous remercie. Je serais heureux de répondre à votre question, monsieur Benjamin.

Nous avons été saisis de deux appels pour cette question: le premier, qui émanait du Syndicat national des cultivateurs, portait essentiellement sur le calendrier prévu par la Loi sur le transport des grains de l'Ouest. Une demande a effectivement été faite auprès de la Cour fédérale d'appel et fait l'objet d'un examen de la part de mon bureau ainsi que du ministère de la

[*Text*]

a legislation of the federal Parliament; indeed, the Department of Justice will be involved in that particular litigation.

Mr. Benjamin: Do you know whether the court has chosen to hear the application or not?

Mr. Wetston: The leave application has just been filed, and the matter with respect to the leave application itself has not been dealt with yet. I expect that the matter will be dealt with in due course. Without anticipating the timing within the Federal Court it is difficult to judge these matters, as you know. I would expect that the leave application in itself could be dealt with in the next two to three weeks.

• 1035

Mr. Benjamin: One slight correction: I am the one who filed the objection with the commission on December 2, followed by the NFU in support of my notice of objection.

Mr. Wetston: No, I understand that, Mr. Benjamin. I believe I indicated that the matter in the Federal Court came from the National Farmers Union; . . .

Mr. Benjamin: Oh, yes.

Mr. Wetston: —and your matter was of course a review application before the review committee involving the original decision of the Railway Transport Committee. That is correct.

Mr. Benjamin: Is the department consulting with the commission on my appeal to the Minister, following the decision of the RTC and then the decision of the review committee?

Mr. Wetston: I might just add for your information, sir, that just this morning I made a phone call to the Department of Justice legal services at Transport Canada to discuss that very matter.

Mr. Benjamin: Are they then consulting with you?

Mr. Wetston: Yes.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, on the western division, I would like to ask how many miles of branch lines still remain to be up-graded. Is the 5,600 miles shown at page 15 the final total? Or is there still more on top of that and if so, how much?

The Chairman: Would you identify the witness, please?

Senator Marchand: Mr. McDonough is the commissioner responsible for the western division.

The Chairman: Thank you. Proceed, please.

Mr. J. M. McDonough (Senior Commissioner): Mr. Benjamin, I might point out that the commission's responsibilities in the branch-line rehabilitation program are the engineering inspections and the financial audit. It is a Transport Canada program. As of December 31, 1983, 2,081 miles of branch lines had been completed in western Canada. There are approximately 3,800 miles either not yet completed or not yet in the program.

[*Translation*]

justice. Il s'agit, comme vous le savez, d'une loi du Parlement fédéral, et le ministère de la Justice devra assurer sa défense.

M. Benjamin: Est-ce que vous savez si la Cour a décidé d'accepter ce pourvoi ou non?

M. Wetston: La demande d'autorisation vient d'être déposée, et la question elle-même n'a pas encore été examinée, mais va sans doute l'être incessamment, sans qu'il soit possible de prévoir exactement quand, car avec la Cour fédérale, il est difficile, comme vous le savez, de prévoir ces choses. Je pense toutefois que la demande d'autorisation même pourrait être étudiée dans les deux ou trois semaines à venir.

M. Benjamin: Une petite correction: c'est moi qui, le 2 décembre, ait déposé l'objection auprès de la Commission, et c'est l'Union des producteurs agricoles qui m'a appuyé.

M. Wetston: Je comprends bien, monsieur Benjamin. Je crois avoir dit que l'affaire devant la Cour fédérale émanait de l'Union des producteurs agricoles . . .

M. Benjamin: Oh, certainement.

M. Wetston: Et que vous aviez adressée au Comité de revivion une demande de revision de la décision originelle du Comité des transports par chemins de fer. C'est exact.

M. Benjamin: Est-ce que le ministère a consulté la Commission à propos de mon appel au ministre, à la suite de la décision du Comité des transports par chemins de fer et de la décision du Comité de revision?

M. Wetston: Je voudrais simplement vous dire, pour votre information, monsieur, que pas plus tard que ce matin, j'ai eu un entretien téléphonique avec les services juridiques du ministère de la Justice, à Transports Canada, pour discuter de cette question.

M. Benjamin: Vous a-t-on donc consulté?

M. Wetston: Oui.

M. Benjamin: Monsieur le président, je voudrais demander combien de milles d'embranchements restent à moderniser. Le chiffre de 5,600 milles indiqué à la page 15 est-il définitif? Ou pouvons-nous en espérer davantage, et, dans l'affirmative, combien?

Le président: Est-ce que vous voudriez avoir l'obligeance de présenter le témoin, s'il vous plaît?

Le sénateur Marchand: M. McDonough est le commissaire responsable de la division de l'Ouest.

Le président: Je vous remercie. Continuez donc.

M. J. M. McDonough (commissaire principal): Monsieur Benjamin, je voudrais vous faire remarquer que la Commission est chargée, dans le cadre du programme de modernisation des embranchements, de procéder aux inspections techniques et à la vérification financière. Il s'agit d'un programme Transports Canada. Au 31 décembre 1983, 2,081 milles de lignes d'embranchements avaient été achevés dans l'Ouest, et il reste environ 3,800 milles qui ne sont pas encore achevés, ou qui ne figurent pas au programme.

[*Texte*]

Mr. Benjamin: Does that take care of all the mileage of branch-line tracks that is either already designated in the basic network or recommended to be in the basic network?

Mr. McDonough: When I tell you about 3,800 miles, that would include those which are in the basic network. It would not include those which have been recommended to be included in the basic network by past hearings.

Mr. Benjamin: Has the commission been asked to do any reconsideration, or examine again the overruling of the commission by the Minister on the abandonment of the Carleton subdivision, which was recommended to be in the basic network?

Mr. McDonough: Mr. Benjamin, our recommendation to the Minister was that it should be placed in the basic network; we do not have an answer at this point.

Mr. Benjamin: So what happens to that branch line is then entirely in the hands of the Minister. There is nothing more the CTC can do or has been asked to do on it.

Mr. McDonough: That is right. The application on abandonment comes up for review in 1985.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, so much for our confidence in the lines that are going to remain or be put in the basic network. After extensive hearings in all the communities and municipalities involved, and the recommendation of the commission that they go into the basic network, the Minister overrules them and says no.

The Chairman: Has the Minister said no?

Mr. Benjamin: Yes.

• 1040

Mr. McDonough: To my knowledge, the Minister has not said no. I answered, Mr. Benjamin, that we had not heard from the Minister on the line, nor have we heard on Gravelbourg and Shamrock. Those are the three under question.

An Hon. Member: What about Big Beaver?

Mr. Benjamin: Yes, that is the next area I wanted to move to, Mr. Chairman, but I will leave some of this stuff to Mr. . . .

The Chairman: Let us confine our comments to present or past actions, not to future ones.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, a lot of people out there want to know.

The Chairman: I am not arguing that, Mr. Benjamin. I just do not think it is within the mandate of this committee, in dealing with the CTC Main Estimates, to comment on what the Minister may do in the future.

Mr. Benjamin: All right. Mr. Chairman, on the hopper cars, the Bulk Commodity Co-ordination Program, does the turning over of government cars and Canadian Wheat Board cars to the jurisdiction of the Grain Transportation Administrator,

[*Traduction*]

M. Benjamin: Est-ce que vous incluez là toutes les lignes d'embranchements qui sont déjà désignées pour faire partie du réseau de base, ou qui ont été recommandées à cette fin?

M. McDonough: Dans le chiffre de 3,800 milles, il faut inclure celles qui sont dans le réseau de base, mais non celles qui devraient y figurer à la suite des recommandations des dernières audiences.

M. Benjamin: Est-ce qu'on a demandé à la Commission de remettre ceci à l'étude, ou de réexaminer la décision du ministre de passer outre à celle de la Commission en ce qui concerne l'abandon de la sous-division de Carleton, qui avait été recommandée pour le réseau de base?

M. McDonough: Monsieur Benjamin, nous avons demandé au ministre de la mettre dans le réseau de base, mais n'avons pas reçu de réponse sur ce point.

M. Benjamin: Ce qu'il advient de cet embranchement dépend donc entièrement du ministre et c'est tout ce que la CCT peut faire, ou ce qu'on lui a demandé de faire.

M. McDonough: C'est exact. La demande d'abandon doit être revisée en 1985.

M. Benjamin: Monsieur le président, vous voyez comme on peut se fier aux affirmations d'après lesquelles les lignes d'embranchements vont subsister ou figurer au réseau de base. On entend les témoins dans toutes les communautés et municipalités en question, la Commission recommande que les lignes fassent partie du réseau de base, le ministre passe outre et oppose son refus.

Le président: Est-ce que le ministre a refusé?

M. Benjamin: Oui.

M. McDonough: À ma connaissance, le ministre n'a pas refusé. Je vous ai dit, monsieur Benjamin, que nous n'avions pas eu de réponse du ministre à ce propos, ni à propos de Gravelbourg et de Shamrock: ce sont les trois lignes dont il est question.

Une voix: Et qu'en est-il de Big Beaver?

M. Benjamin: Oui, monsieur le président, c'est la question que j'allais vous poser, mais je voudrais laisser certaines de ces questions à M. Potvin . . .

Le président: Limitons-nous à des observations sur le présent ou le passé, et non sur l'avenir.

M. Benjamin: Monsieur le président, mais dans l'Ouest, il y a beaucoup de gens qui veulent savoir.

Le président: Je n'en disconviens pas, monsieur Benjamin, mais je ne pense pas qu'il soit du mandat de ce Comité, dans le cadre du budget de la CCT, de conjecturer des décisions futures du ministre.

M. Benjamin: Bon. Monsieur le président, en ce qui concerne le programme de coordination du transport des denrées en vrac, et les wagons-trémies est-ce que le fait que les wagons du gouvernement et ceux de la Commission canadienne du blé relèvent maintenant de l'administrateur du

[*Text*]

Mr. Horner, relieve or reduce the CTC of any of its responsibilities in the operations of those cars?

Mr. McDonough: Mr. Benjamin, are you referring to the co-ordination function we have to date performed at the West coast and at Thunder Bay?

Mr. Benjamin: Yes.

Mr. McDonough: The co-ordinator's offices at Thunder Bay and Vancouver, effective April 1, become part of the Canadian Grain Transportation Agency under Mr. Horner.

Mr. Benjamin: So CTC will no longer play a role in the co-ordination, then.

Mr. McDonough: That is right. CTC no longer has a role as of April 1.

Mr. Benjamin: I want to say the CTC generally did an excellent job in that. I hope there is no deterioration after they are in the tender mercies of Mr. Horner.

The Chairman: You have a couple of minutes left, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I want to ask about VIA Rail. I believe the CTC has the power to order things regarding a schedule of any one or more VIA Rail trains. With the reinstating of some of the service between Winnipeg and Edmonton on the CN line through Melville and Saskatoon, has the CTC received any requests from communities or others regarding the use of what are called flag stops? The Towns of Ituna and Raymore always were flag stops on the former transcontinental run, and so far there has been no success in getting that applied again with the reinstatement of that train. Has the CTC received any requests, and if so, will they assist these communities by making those two points flag stops because of the people who drive from many miles around those two communities to take the train?

The Chairman: Dr. Heads.

Dr. Heads: Mr. Benjamin, on the re-establishment of the service from Winnipeg to Edmonton, VIA Rail does not need CTC permission to re-establish the service, and therefore, they have not made any application to us to re-establish. They have made an application to discontinue the present service through Regina to Saskatoon, as you know, of course. In consequence, I am not aware of our having received any requests from these two communities of Ituna and Raymore, but I will certainly check up on this when I get back to the office and I will let you know the situation.

Mr. Benjamin: I appreciate that.

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin. That is your time. I will put you down for a second . . .

Mr. Benjamin: I just have a quick supplementary like Mr. Nowlan's.

[*Translation*]

transport des grains, M. Horner, dégage la société, en tout ou en partie, de ses responsabilités touchant l'utilisation de ces wagons?

M. McDonough: Monsieur Benjamin, est-ce que vous songez à la fonction de coordination que nous avons assumée jusqu'à présent sur la côte ouest et à Thunder Bay?

M. Benjamin: Oui.

M. McDonough: À dater du premier avril, les bureaux du coordinateur à Thunder Bay et à Vancouver relèveront de l'Agence canadienne de transport des grains, sous l'autorité de M. Horner.

M. Benjamin: De sorte que la CCT n'interviendra plus dans la coordination.

M. McDonough: C'est exact, le rôle de la CCT se termine le premier avril.

M. Benajmin: La CCT s'était fort bien acquittée de cette tâche, et j'espère que M. Horner saura s'en inspirer et se montrer à la hauteur de la CCT.

Le président: Il vous reste quelques minutes, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, je voudrais poser une question à propos de VIA Rail. Je crois que la CCT peut donner des ordres en ce qui concerne l'horaire de l'un ou l'autre des trains de VIA Rail. Depuis que le CN a remis en service certains trains entre Winnipeg et Edmonton, avec arrêt à Melville et Saskatoon, la CCT a-t-elle reçu des demandes de communautés ou autres sur la possibilité d'arrêts facultatifs? Sur l'ancienne ligne transcontinentale, les villes de Ituna et Raynore ont toujours été des arrêts facultatifs, mais il a été impossible jusqu'à présent depuis que la ligne a été remise en service, de revenir à la situation antérieure. La CCT a-t-elle reçu des demandes et, dans l'affirmative, est-elle disposée à aider ces communautés en en faisant des arrêts facultatifs, car il y a des gens qui viennent de très loin à la ronde pour y prendre le train?

Le président: Monsieur Heads.

M. Heads: Monsieur Benjamin, en ce qui concerne le rétablissement de la ligne de Winnipeg à Edmonton, VIA Rail, n'a pas besoin de l'autorisation de la CCT pour rétablir le service et n'a donc déposé aucune demande à cet effet. Vous savez certainement que VIA Rail a demandé à abandonner la ligne actuelle de Saskatoon par Régina. Je ne suis donc pas au courant de demandes émanant des deux agglomérations d'Ituna et de Raynore, mais à mon retour au bureau, je m'empresserai de vérifier la question et de vous mettre au courant.

M. Benjamin: Je vous en remercie.

Le président: Merci, monsieur Benjamin. Votre temps est écoulé, et je vais vous inscrire pour le deuxième . . .

M. Benjamin: Comme M. Nowlan, j'ai une petite question supplémentaire.

[*Texte*]

The Chairman: Mr. Benjamin, I am going to put you down for a second round, because these quick supplementaries turn out to be five-minute questions.

Mr. Benjamin: I will guarantee mine will be one minute.

The Chairman: That is not fair to the other members of the committee.

Mr. Benjamin: Then you should have cut off Mr. Nowlan.

The Chairman: Mr. Harquail, please.

Mr. Harquail: Thank you, Mr. Chairman.

I want to begin by saying, first of all, it is always nice to see an old friend and colleague coming to the Parliament Buildings. I want to begin by welcoming the new chairman and congratulating him publicly on his appointment, and also welcoming his officials who are with him here this morning.

• 1045

I want to inquire of the chairman of the Canadian Transport Commission regarding his view of and position on Costing Order R-6313. You will know that a lot of problems have been arising from this costing order between the Canadian National Railway and VIA. We know that this existed when Dr. Bandeen was the president of CN, and with the first president of VIA Rail, who is no longer with that corporation. We know that a great deal of effort and discussion, not the least of which from this committee of the House of Commons, has gone into attempting to resolve some of those serious differences between those two federal Crown corporations. With the new president, Mr. Franche, of VIA Rail we were not able to get as much information as I personally would have liked to have had from him when he appeared here as a witness; nor have we had the kind of detail I think we should have with the new president, Dr. Maurice LeClair.

So, through you, Mr. Chairman, I would like to learn from the Canadian Transport Commission the status of efforts to resolve these serious conflicts with respect to the financial operations and the hardships that have been placed upon this corporation, which is supposed to offer a clean, efficient service to rail passengers in the country. It certainly is a concern of this committee and of many Canadians so I think it would be helpful if we had some information on this matter.

Senator Marchand: I am personally interested in that point. It is a good point, and I know that this is permanently under consideration by the commission. If you want to have some details, maybe I will ask Dr. Heads to give them to you.

The Chairman: Dr. Heads.

Dr. Heads: Thank you, Mr. Chairman.

I am happy to say that the relations between CN and VIA and the relations between the CTC and the two parties in respect of the costing of services provided by CN to VIA are improving.

If I could just summarize it, the basic issue is that in accordance with the agreement between VIA and CN and CP

[*Traduction*]

Le président: Monsieur Benjamin, je vais vous inscrire pour le second tour, parce que ces petites questions supplémentaires se transforment en questions de cinq minutes.

M. Benjamin: Je vous garantie que la mienne ne dépassera pas une minute.

Le président: C'est injuste envers les autres membres du Comité.

M. Benjamin: Vous auriez alors dû interrompre M. Nowlan.

Le président: Monsieur Harquail, s'il vous plaît.

M. Harquail: Je vous remercie, monsieur le président.

Je voudrais commencer par dire qu'il est toujours agréable de rencontrer un vieil ami et collègue dans l'enceinte du Parlement. Je souhaite donc la bienvenue au nouveau président et le félicite en public de sa nomination, et je salue également les collaborateurs qui l'accompagnent ce matin.

Je voudrais demander au président de la Commission canadienne des transports quelle est son opinion en ce qui concerne l'ordonnance R-6313. Vous savez en effet que cette ordonnance a suscité un grand nombre de difficultés entre le Canadien National, et en VIA, et ce lorsque M. Bandeen était président du CN, et sous le premier président de VIA Rail, qui n'est plus en fonction. De grands efforts ont été déployés—en particulier par ce Comité de la Chambre des communes—pour essayer de résoudre certains des graves différents qui opposaient ces deux sociétés de la Couronne. Nous ne sommes pas parvenus à obtenir de M. Franche, le nouveau président de VIA Rail, autant d'informations que j'aurais personnellement souhaité lorsqu'il a comparu ici comme témoin, et nous n'avons pas non plus obtenu le genre de précisions que nous devrions essayer de tirer du nouveau président, M. Maurice LeClair.

J'aimerais donc, par votre intermédiaire, monsieur le président, apprendre de la Commission canadienne des transports où en sont les efforts de résolutions de ces graves conflits concernant les opérations financières et difficultés rencontrées par cette société, qui est censée offrir aux passagers des chemins de fer de ce pays un service commode et efficace. C'est une question qui préoccupe certainement ce Comité ainsi que de nombreux Canadiens, et nous sommes très désireux d'être tenu au courant de cette question.

Le sénateur Marchand: Cette question m'intéresse personnellement, et je sais que la Commission s'en préoccupe de façon permanente. Je vais demander à M. Heads de vous donner plus de détails.

Le président: Monsieur Heads.

M. Heads: Je vous remercie, monsieur le président.

Je suis heureux de pouvoir vous dire que les relations entre CN et VIA, ainsi que les relations entre la société et les deux parties pour le paiement des services fournis par le CN à VIA sont en voie d'amélioration.

Permettez-moi de résumer la situation: conformément à l'entente entre VIA et CN et CP Rail, entente à laquelle la

[*Text*]

Rail, an agreement to which the CTC was not party, the costs are to be determined in accordance with the CTC costing regulations formally known as Order R-6313. This order calls for the costing of passenger services to be essentially on the basis of long-term variable costs. I think much of the dispute during the time of the previous president of VIA Rail was an unwillingness to accept this concept of long-term variable costs. Instead, I think the desire of VIA Rail at that time was to have a change from long-term variable costs to something which has been described, for want of a better term, as avoidable costs in the short run; in other words, the type of costing used in the United States. That is broadly the picture.

I think the reduction in the amount of friction on this is indeed, as you have said, sir, very largely due to the efforts of this committee and also the Senate committee because following upon the request from this committee we carried out, as you know, an in-depth inquiry into the methods of costing in the United States and the methods of costing in Canada and we came to the conclusion that if the Canadians were to use the American costing methods this would save VIA Rail somewhere in the area of $25 million to $35 million a year. The range was because of technical disagreements between us, the Class I railways and VIA Rail, which of course is also a Class I railway.

The Railway Transport Committee, as you know, sir, is charged with auditing the charges that are levied by CN and CP against VIA Rail.

• 1050

We have been following a catch-up program to ensure the audits are effected on a punctual basis. We completed the audit and the report for 1981 in September 1983, which was on target. We provided the full audit report, together with some special studies of switching, to Transport Canada, and the audit report itself has been conveyed to VIA Rail. I do not think the switching studies part has, but the audit report has, to the best of my knowledge. We did in fact receive a letter from VIA Rail at the end of 1983, commenting on the fact that the position did seem to be somewhat improved.

I hesitate, Mr. Chairman, to go on at any greater length at this point. Perhaps I should stop to allow any more specific questions.

The Chairman: Agreed.

Mr. Harquail.

Mr. Harquail: Thank you.

Since the CTC can act on its own motion on the costing order, Mr. Chairman, is there any consideration to review the existing order, the existing regulation; to review completely the costing order to try to bring a fairer balance to the costs that are being assessed against VIA Rail by CN?

The Chairman: Dr. Heads.

[*Translation*]

CCT n'était pas partie, les coûts doivent être calculés conformément au règlement de la CCT, connu officiellement sous le nom d'Ordonnance R-6313. Aux termes de cette ordonnance, le coût des services voyageurs est calculé sur la base de coûts variables à long terme, notion que l'ancien président de VIA Rail répugnait à accepter, ce qui était essentiellement la cause de la dissension. À l'époque, je pense, VIA Rail voulait adopter une autre base de coûts que nous avons appelé faute d'une expression plus apte, coûts évitables à court terme et qui est le type d'évaluation du coût utilisé aux États-Unis. C'est donc là la situation dans ses grandes lignes.

Comme vous l'avez dit, monsieur, si la situation s'est améliorée, c'est dû dans une large mesure aux efforts de ce Comité, ainsi qu'au Comité du Sénat car vous savez qu'à la suite d'une demande de ce Comité, nous avons fait une enquête approfondie sur les méthodes d'évaluation du coût des États-Unis et celles du Canada, et sommes parvenus à la conclusion que si les Canadiens utilisaient les méthodes américaines, cela représentait pour VIA Rail une économie de l'ordre de 25 à 35 millions de dollars par an. Ceci est dû à des désaccords techniques entre nous, les chemins de fer de première classe et VIA Rail, qui est d'ailleurs également un chemin de fer de première classe.

Vous n'ignorez pas que c'est le Comité des transports par chemins de fer qui est chargé de la vérification des sommes imputées à VIA Rail par CN et CP.

Nous avons entrepris de rattraper le retard et de veiller à ce que les vérifications soient ponctuellement faites. C'est ainsi que nous avons terminé en septembre 1983, c'est-à-dire dans les délais prévus, la vérification et le rapport pour 1981. Nous avons fait parvenir à Transport Canada le rapport complet de la vérification ainsi que certaines études sur le changement de la méthode de calcul des coûts, et le rapport de vérification même a été adressé à VIA Rail. Je ne sais pas s'il en a été de même des études sur le changement de méthodes de calcul, mais pour autant que je sache, le rapport de vérification leur a été adressé. Nous avons, en fait, reçu à la fin de 1983 une lettre de VIA Rail dans laquelle on nous faisait part que la situation s'était quelque peu redressée.

J'hésite, à ce stade, à m'étendre davantage sur cette question, monsieur le président, et je devrais peut-être m'arrêter pour répondre à des questions plus précises.

Le président: D'accord.

Monsieur Harquail.

M. Harquail: Je vous remercie.

Puisque la CCT peut agir de sa propre initiative en ce qui concerne l'ordonnance, monsieur le président, est-ce qu'on envisage de revoir l'ordonnance actuelle, de la reviser entièrement, afin de mieux équilibrer les coûts imputés à VIA Rail par le CN?

Le président: Monsieur Heads.

[*Texte*]

Dr. Heads: Perhaps, Mr. Harquail, I could answer that question in two parts. I think first you refer to a fairer balance. At the moment, as I explained, we are using essentially a long-run costing formula. The result of this is that VIA Rail is paying to CN Rail roughly five-sixths of the total costs that it would pay if it were being costed on a fully allocated basis. In other words, there are some aspects of costs which are regarded as constant and are not part of this long-run variable cost. I am thinking, for example, of substantial parts of the administration of CN, substantial parts of the maintenance of the road-bed.

The question of whether VIA Rail should pay what it is paying at the moment, the long-run variable costs, or $25 million to $30 million less, under the American concept—I think this is essentially an exercise in philosophy rather than an exercise in economics. I think it is essentially a value judgment as to what costing procedure should be pursued.

I would, however, point out that at the moment VIA Rail recovers roughly 30% of its total costs through the fare box. A calculation that I did about a year ago showed that if VIA Rail were costed on the American basis, it would be recovering instead of 30% I think the figure was 33% of its costs through the fare box. I give these figures not in any way to be critical of the very real problems VIA Rail is faced with. I am in full recognition of the fact that very few, if any, passenger train services throughout the world manage to cover their total costs. But I felt that small difference between 30% and 33% was a useful illustration of the extent to which a change in costing methodology would affect VIA Rail.

Your fundamental question is are we looking at the costing order and the costing regulations. The answer to that, sir, is that we are looking at this constantly and we are constantly trying to refine it, because no costing methodology is perfect. As members of this committee are well aware, costing is as much an art as it is a science.

Mr. Benjamin: A very imperfect science.

Dr. Heads: Mr. Benjamin's definition of an imperfect art is correct, and I certainly agree with him. We are constantly looking into this to try to improve matters.

One of the important things we are doing currently is examining the methodology for establishing the cost of capital in the costing methodology. I think earlier Dr. Hariton mentioned that the research branch was assisting the Railway Transport Committee for its upcoming public hearing on the cost of capital; assistance which is very well appreciated. So we are into examining that very much at the moment. We are also into examining a large number of costing procedures offered under the new Western Grain Transportation Act.

[*Traduction*]

M. Heads: Je devrais peut-être, monsieur Harquail, présenter ma réponse en deux volets. Vous parlez tout d'abord d'un meilleur équilibre: pour le moment, comme je l'ai expliqué, nous utilisons, pour l'essentiel, une formule de coût à long terme, ce qui a pour effet que VIA Rail verse au CN Rail environ cinq sixièmes des coûts totaux qu'il paierait si le calcul se faisait selon une comptabilité de ventilation intégrale. Autrement dit, certains aspects des coûts sont considérés constants, et ne font pas partie des coûts variables à long terme. C'est le cas, par exemple, de parts considérables de l'administration du CN, et de l'entretien du revêtement des voies.

VIA Rail devrait-il payer les coûts variables à long terme, ce qui est le cas en ce moment, ou 25 à 30 millions de dollars de moins, comme ce serait le cas si on appliquait les méthodes américaines? C'est là une question qui relève de la théorie plus qu'elle ne relève de l'économie, et c'est essentiellement un jugement de valeur sur la méthode de calcul des coûts à appliquer.

Je voudrais toutefois signaler qu'à l'heure actuelle, VIA Rail récupère, par les tarifs, environ 30 p. 100 du total de ses coûts. D'après un calcul que j'ai fait il y a environ un an, si les coûts de VIA Rail étaient calculés d'après la formule américaine, il récupérerait, par les tarifs, 33 p. 100 de ses coûts au lieu de 30 p. 100. Si je vous donne ces chiffres, ce n'est nullement pour critiquer les problèmes aigus que connaît VIA Rail. Je n'ignore nullement qu'il n'existe, dans le monde entier, que très peu de lignes de chemins de fer de voyageurs—à supposer qu'il en existe—qui parviennent à récupérer tous leurs coûts. Mais cette petite différence entre 30 p. 100 et 33 p. 100 vous montre bien, à mon avis, à quel point un changement de méthodes de calcul des coûts pourrait faire une différence pour VIA Rail.

Vous me demandez donc si nous examinons l'ordonnance et le règlement sur le calcul des coûts et sur ce point, monsieur, je puis vous répondre et que cette question est constamment à l'étude et que nous essayons constamment de l'affiner, car la perfection en matière de coûts n'existe pas. Les membres de ce Comité le savent fort bien: l'évaluation des coûts tient autant de l'art que de la science.

M. Benjamin: Une science très lacunaire.

M. Heads: La définition de M. Benjamin est tout à fait exacte, et elle exprime bien ma pensée. Nous nous efforçons constamment d'y apporter des améliorations.

Une des actions entreprises à l'heure actuelle, c'est l'examen de la méthode d'établissement du coût du capital dans la méthode d'évaluation des coûts. M. Hariton avait, je crois, fait observer que le Comité des transports par chemin de fer, pour ses prochaines audiences publiques sur le coût du capital, se faisait aider par la direction des recherches, aide qui est fort appréciée. C'est donc vous dire à quel point c'est une question brûlante, et qui retient toute notre attention. Nous examinons également de nombreuses méthodes d'établissement des coûts offertes par la nouvelle Loi sur le transport des grains de l'Ouest.

[*Text*]

• 1055

Now, the last time the whole costing order was examined, as it were, from top to bottom in a fundamental manner, to which your question is directed, Mr. Harquail, was in 1977 to 1979 when the Research Branch of the CTC made a very extensive study of the costing methodologies. Some of the improvements, in fact, I think most of the improvements they suggested there, have been carried out. The major area for further examination which they highlighted was the cost of capital and, as I indicated, we are proceeding with that at the moment.

The Chairman: You have three minutes left, Mr. Harquail.

Mr. Harquail: I believe the new Chairman said that he was personally interested. Do we take this then as a commitment to step up and to have a greater emphasis put on currently on this review. Also perhaps someone could comment on the operations, if you have any statistics or any information on the overview or the controlling of the operations—what effect this is having on the general operations; that is, the running trades; the relationship between the Canadian National Railways employees who operate the equipment and the VIA employees, so we can attempt to ensure the maximum efficient service to the Canadian rail passenger public.

Senator Marchand: Of course, I was not referring specifically to the problem of costing. I was referring generally to the service to the passengers, to the public. I think it is pitiful that we have not succeeded yet in Canada to have a real fast train. Well, we know what happened during the holidays, for example. I hope some day we will find a solution to that because solutions exist; there is no doubt about it.

Mr. Harquail: Yes. Well, we are agreed on that, because we have been talking about it for years, and Mr. Axworthy's predecessor, Mr. Pepin, gave an undertaking in Atlantic Canada in a public statement and said it here in committee, that we would see new equipment, LRC equipment, in the Atlantic run for example from Montreal to Halifax and Halifax to Montreal. That was a few years ago, a good four years ago. The present Minister has indicated and Mr. Franche has said here before the committee that new equipment was a point in principle that was approved by them; that they would attempt to bring new equipment. How much longer will the Canadian public, especially in the Atlantic area, have to wait before we can experience the equipment that is now on the Windsor-Quebec corridor?

Senator Marchand: Well, you do not expect me to give you a date or anything of the kind, but I can tell you that we are all working hard on this and trying to exercise all the pressure we can, so that it is done as quickly as possible. It is true not only for the Maritimes or the Atlantic Provinces; it is true all over Canada.

The Chairman: A final question, Mr. Harquail.

Senator Marchand: Even between Montreal and Quebec.

Mr. Harquail: Well, just a comment that, unnecessarily in my view, we always have to be arguing and fighting and

[*Translation*]

Ainsi, monsieur Harquail, la dernière fois que les coûts ont été examinés de haut en bas de façon fondamentale, c'était de 1977 à 1979 alors que la Direction générale des recherches de la CCT a fait une étude très approfondie des méthodes d'établissement de coûts. Certaines, sinon toutes les améliorations suggérées ont été mises en oeuvre. Le principal domaine que la Commission a suggéré de réexaminer était le coût du capital et c'est justement ce que nous examinons pour le moment.

Le président: Il vous reste trois minutes, monsieur Harquail.

M. Harquail: Je crois que le nouveau président a dit qu'il était personnellement intéressé. Cela veut-il dire qu'il s'engage à accélérer cette étude? Quelqu'un pourrait-il aussi nous donner des chiffres ou des renseignements sur la surveillance ou le contrôle des opérations, sur l'incidence que cela peut avoir sur les opérations générales? Je veux parler des relations entre les employés du Canadien National et les employés de VIA afin que nous essayions d'assurer le service le plus efficace possible aux voyageurs empruntant les chemins de fer canadiens.

Le sénateur Marchand: Je ne faisais pas précisément allusion au problème de l'établissement des coûts. Je parlais plus généralement du service offert aux voyageurs, à la population. J'estime qu'il est dommage que nous n'ayons pas encore réussi au Canada à nous doter d'un train vraiment rapide. Nous savons ce qui s'est passé pendant les vacances, par exemple. J'espère qu'un jour nous trouverons une solution car il en existe; c'est certain.

M. Harquail: Ma foi, nous sommes bien d'accord là-dessus car nous en parlons depuis des années, et le prédécesseur de M. Axworthy, M. Pepin, s'était engagé publiquement dans la région de l'Atlantique, ainsi qu'en Comité à nous doter de nouveau matériel, de matériel L.R.C. pour les lignes dans cette région, par exemple de Montréal à Halifax. C'était il y a quelques années, il y a bien quatre ans. Le ministre actuel a déclaré et M. Franche l'a répété devant le Comité, que le nouveau matériel avait été approuvé en principe; qu'ils essaieraient de le mettre en service. Combien de temps la population canadienne, en particulier dans la région de l'Atlantique, va-t-elle devoir attendre avant d'avoir le matériel actuellement utilisé dans le couloir Windsor-Québec?

Le sénateur Marchand: Ma foi, vous ne vous attendez pas à ce que je vous donne une date ou quoi que ce soit du genre mais je puis vous dire que nous travaillons tous dur à tout cela et que nous essayons d'exercer des pressions pour que les choses se fassent aussi rapidement que possible. C'est vrai non seulement pour les Maritimes ou les provinces de l'Atlantique, mais également pour l'ensemble du Canada.

Le président: Dernière question, monsieur Harquail.

Le sénateur Marchand: Même entre Montréal et Québec.

M. Harquail: Je dirais donc simplement que nous prétendons toujours inutilement que nous voulons que cette partie du

[*Texte*]

pulling to participate as that important part of Canada, to have that kind of equipment made at our disposition as it would be in the West or in Central Canada or in Ontario and Quebec. That is, of course, the reason why I am compelled to make this point here this morning; that with your co-operation and support, we insist that Mr. Franche maintain his commitment and the Minister of Transport as well, so hopefully we will be able to see an improvement in operations; that new equipment, and faster, cleaner, efficient equipment is made available to those people who live in that part of Canada.

Senator Marchand: Dr. Heads would like to add a few words on this.

The Chairman: Dr. Heads.

Dr. Heads: Thank you, Mr. Chairman. I just wanted to mention to the committee that we have recently established a Section 81 Inquiry into the quality of rail passenger service in Canada, and that we are investigating the quality throughout the country, and looking into the very real problems that you have just raised, Mr. Harquail.

Mr. Harquail: Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Harquail. Now, to give everybody an opportunity to stretch their legs for a minute, I am going to call a five-minute recess.

Some hon. Members: Hear, hear.

The Chairman: We will reconvene in about five minutes.

• 1100

• 1114

The Chairman: We will resume with Mr. Gustafson, please, 15 minutes.

Mr. Gustafson: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Marchand, along with my colleagues, I welcome you; particularly so because the area of concern that I have in grain transportation, the railroad beds, and so on, which are so important to the farmer, to the whole program of agriculture in western Canada, which I am sure you are aware of . . .

• 1115

I would particularly like to point out, Mr. Chairman, that there has never been a time when the farmers were so concerned about the fact of their produce getting to market, whether it is the international market and, on the local scene, about transportation. This is because of two factors. First of all, the recent legislation of Bill C-155, and the concern of what increased freight rates could mean to them and their farm. Secondly, the importance of energy costs which have escalated dramatically in Canada. I will draw a bit of a comparison, so you can come to your own conclusions. The farmer today is faced with a problem in producing grain, because he must compete with the world and with his neighbour across the line. It is a known fact that there are semi-

[*Traduction*]

Canada puisse participer au développement du pays, que ce genre de matériel soit mis à notre disposition comme dans l'Ouest, dans le centre du Canada, en Ontario et au Québec. C'est la raison pour laquelle je suis obligé d'insister là-dessus ce matin; en comptant sur votre appui, nous pourrons insister pour que M. Franche et le ministre des Transports concrétisent leur engagement afin que le service soit amélioré; que du matériel neuf, plus rapide, plus propre et plus efficace soit mis à la disposition de la population de cette région du pays.

Le sénateur Marchand: M. Heads voudrait ajouter quelques mots à ce sujet.

Le président: Monsieur Heads.

M. Heads: Merci, monsieur le président. Je voulais simplement mentionner au Comité que nous avons récemment établi en vertu de l'article 81 une Commission d'enquête sur la qualité du service ferroviaire voyageur dans tout le pays. Cela nous permet d'examiner justement les problèmes très réels que vous venez de soulever, monsieur Harquail.

M. Harquail: Merci.

Le président: Merci, monsieur Harquail. Je vous propose que nous nous arrêtions cinq minutes pour nous dégourdir les jambes.

Des voix: Bravo!

Le président: Nous reprendrons dans environ cinq minutes.

Le président: Nous reprenons et je donne la parole à M. Gustafson pour 15 minutes.

M. Gustafson: Merci, monsieur le président.

Monsieur Marchand, tout comme mes collègues, je vous souhaite la bienvenue. Le sujet qui m'intéresse particulièrement est le transport des grains, les plates-formes de voie ferrée, etc. qui sont si importants pour les agriculteurs, pour tout le programme agricole dans l'ouest du Canada, comme vous le savez certainement . . .

J'aimerais en particulier vous signaler, monsieur le président, que jamais les agriculteurs n'ont été aussi inquiets de la livraison de leurs produits sur les marchés, qu'il s'agisse de marchés internationaux ou des marchés intérieurs. Cela est dû à deux facteurs. Tout d'abord, la loi C-155 et l'incidence d'une majoration des tarifs de transport de marchandises. Deuxièmement, l'importance de l'escalade des coûts de l'énergie au Canada. J'essaierai de faire une comparaison qui devrait vous permettre de tirer vos propres conclusions. Aujourd'hui, l'agriculteur a un problème lorsqu'il produit du grain car il doit faire face à la concurrence internationale et à celle de ses voisins du sud. Il est bien connu qu'il y a des semi-remorques d'essence qui traversent la frontière américaine à 78c. le

[*Text*]

truckloads of gasoline a day crossing the U.S. border at as low as 78¢ a gallon. I was out in the riding on Saturday, at a curling bonspiel in the little town of Minton, where farmers tell me their competitors across the line are buying diesel fuel for as low as 78¢ to 80¢ a gallon. When farmers in Canada are paying $1.80 a gallon, there are two major concerns. First is the production of the commodity, but the other is a great concern as to how that commodity is going to get to the international marketplace of the world so that he can compete and stay in business. This has to be a major concern of all Canadians, but particularly of the Canadian Transport Commission.

I may also add that I believe, for the most part, the farmer has a great deal of confidence in the Canadian Transport Commission because they see the body of which you are president as a policeman, as somebody who certainly makes the rules—or at least gives the orders—because if a rail line is to be abandoned, you bring down the orders. With those orders, some farmers are either going to survive or not. So there is importance in the decisions that you make.

My questioning is in two areas, particularly in rail line rehabilitation and the rebuilding of the lines across the Prairies. Once in a while, politics enters into this very, very important subject.

In my riding at Fillmore, Saskatchewan which had been represented by Ralph Goodale, and was the last Liberal riding in western Canada, it was suggested and pointed out by the Prime Minister and Mr. Goodale that there would be a double track from Winnipeg to Vancouver. That brought laughter from the railroaders all along the line, because I think we are all aware there are areas of double-tracking that are certainly necessary in congested areas, through the Rockies, and so on. The suggestion that this would cover the Prairies, when I know there are not as many trains rolling down the track as there used to be when I was a boy . . . they used to be 20 minutes apart, and now during the day—we live right along the Regina-Minneapolis line . . . there is a long period of time when you do not see a train.

The concern is the rehabilitation. In 1977, $1,072,000,000 was allocated to go into the rebuilding of the lines. There now seems to be some indication that the railroads and the government may be reneging on their commitment to build new lines, redevelop and such, which was part of the whole concept of Bill C-155.

• 1120

I would like your comments on just how the CTC is going to monitor that, and exactly what assurance you are going to give the western farmers that in fact tax dollars are going to be spent in the best interest of rebuilding those lines.

The other question of great concern is rail line abandonment. If you have had the opportunity to sit in on hearings—and possibly you have not, but a number of us have—this becomes a very important issue to the farmer, very emotional, because he sees that rail line as his gateway to the world. He sees it as a direct relation in terms of the value of his farm.

[*Translation*]

gallon. Je circulais dans ma circonscription samedi, j'étais à un championnat de curling dans le petit village de Minton où les agriculteurs m'ont dit que leurs concurrents américains achètent du carburant à 78 ou 80c. le gallon. Lorsque les agriculteurs canadiens paient 1,80$ le gallon, il y a deux préoccupations importantes. Tout d'abord, la production mais également le transport du produit sur le marché international. C'est une préoccupation importante pour tous les Canadiens mais en particulier pour la Commission canadienne des transports.

J'ajouterai d'autre part que pour la plupart, les agriculteurs font confiance à la Commission canadienne des transports car ils considèrent cet organisme que vous présidez comme un policier, quelqu'un qui établi des règles, ou au moins donne des ordres, car si l'on doit abandonner une voie ferrée, c'est vous qui donnez les ordres. Ce sont ces ordres qui feront que les agriculteurs survivront ou non. Vos décisions sont donc importantes.

Je vous interrogerai donc sur deux points: le réaménagement des voies ferrées et la reconstruction des voies dans les Prairies. Il arrive parfois que ce sujet se prête bien à la politique.

Dans ma circonscription, à Fillmore, en Saskatchewan, qui était représentée par Ralph Goodale, soit la dernière circonscription libérale de l'ouest du Canada, le premier ministre et M. Goodale avaient déclaré que l'on doublerait les voies entre Winnipeg et Vancouver. Cela a fait rire tout le monde car nous savons bien qu'il y a des régions où il est certainement nécessaire d'avoir des voies doubles, dans les régions encombrées, dans les Rocheuses, etc. Allez dire toutefois que cela doit s'appliquer aux Prairies, alors que je sais très bien qu'il n'y a plus autant de trains qui parcourent cette région que dans mon enfance . . . Il y avait des trains à 20 minutes d'intervalle et maintenant, pendant la journée—et nous vivons au bord de la voie Régina—Régina-Minneapolis—on peut rester longtemps sans voir de train.

Il y a le problème du réaménagement. En 1977, on avait prévu 1,72 milliards de dollars pour la reconstruction des voies. Il semble maintenant que les chemins de fer et le gouvernement renoncent à cet engagement de construire de nouvelles voies, de réaménager des voies, comme il en avait été question au moment de l'étude de la loi C-155.

J'aimerais que vous m'expliquiez comment la CCT va surveiller cela et quelle garantie vous allez donner exactement aux agriculteurs de l'Ouest quant à l'utilisation de leurs impôts pour la reconstruction de ces voies.

Une autre question très inquiétante est l'abandon des voies. Si vous avez déjà participé à des audiences—et vous n'en n'avez peut-être pas encore eu l'occasion comme nous—vous avez pu constater que cela devient une question très importante pour les agriculteurs qui estiment que les voies ferrées sont leur porte d'accès au reste du monde. Qu'il y a une

[*Texte*]

There are a number of lines now in my own riding—but my own riding is only typical of the many rail lines that might be abandoned. So I would want to impress upon you particularly the line at Big Beaver, Coronach, the Avonlea line, the Gravelbourg line, and other lines that I do not mention—the importance of the decision of the CTC, and I think the reliance the farmers have on a just decision that will impact on their ability to compete in the international marketplace and their ability to remain as productive farmers for the good of Canada.

I will ask your comments, please.

Senator Marchand: I could give you some general answers, but I think you are entitled to the best answers, so I will ask Mr. McDonough to give you the precise answers he has.

The Chairman: Mr. McDonough.

Mr. MacDonough: Mr. Gustafson, on your first question, regarding the amount of money that has been expended on the branch line rehabilitation program, up until March 31, 1984 approximately $493 million had been expended. As I mentioned to Mr. Benjamin, the program of rehabilitation is a Transport Canada program, and our only function in that is the engineering inspection and the financial audit of the line in implementing the program. We have a responsibility for continuing maintenance and inspection of that continuing maintenance from there on.

On the second part of your question, on the specific lines, some of those have been appealed to the Governor in Council, such as the Fife Lake subdivision. Our decision when we heard that application at Rockglen and issued it subsequently was to abandon the line. That was appealed to the Governor in Council. That decision has been upheld. We now have an application from the local retention committee, I believe, to extend that for five years. That we are considering at the present time. We have made no decision on the application for an extension.

Mr. Gustafson: Could I make a short comment on the validity of the extension? There seems to be a clear indication that the rail line under consideration there from Coronach to Big Beaver is in reasonably good shape and that it would cost very little money to maintain it. It seems to be that the information I am getting from the farmers in the riding, from people who are familiar with the rail lines, is the condition is such that it would be a mistake to pull this line out before we see what the whole impact of this energy cost is, the whole impact on the cost of land; what happens to the farmer when the line is gone, and his ability to compete. I would just put in one more, should I say, caveat to strengthen the position of retaining the line in that instance, and then go on to say that it is important to all lines and farmers who are facing the same kind of very serious situation.

• 1125

The Chairman: Mr. McDonough.

[*Traduction*]

relation directe entre cette porte et la valeur de leur exploitation.

Il y a maintenant un certain nombre de voies dans ma propre circonscription qui sont parmi celles qui risquent d'être abandonnées. Je veux donc en particulier attirer votre attention sur la ligne de Big Beaver, Coronach, la ligne d'Avonlea, la ligne de Gravelbourg et d'autres lignes que je ne mentionnerai pas. La décision de la CCT est très importante et je crois que les agriculteurs comprennent qu'elle aura une incidence sur leur compétitivité sur le marché international et sur leur aptitude à rester de bons producteurs pour le Canada.

Pourriez-vous me répondre?

Le sénateur Marchand: Je puis vous répondre de façon générale mais je crois que vous avez droit à de meilleurs réponses si bien que je demanderai à M. McDonough de préciser les choses.

Le président: Monsieur McDonough.

M. McDonough: Monsieur Gustafson, à propos de votre première question touchant les montants dépensés au programme de réaménagement des lignes secondaires, on a dépensé au 31 mars 1984 environ 493 millions de dollars. Comme je le disais à M. Benjamin, le programme de réaménagement relève de Transport Canada et notre seule fonction est l'inspection technique et la vérification financière de la ligne. Nous sommes responsables de l'entretien et de l'inspection par la suite.

Quant à la deuxième partie de votre question, certaines des lignes dont vous avez parlé ont fait l'objet d'appel auprès du gouverneur en conseil, notamment la subdivision Fife Lake. Lorsque nous avons entendu la demande à Rockglen, nous avons décidé d'abandonner cette ligne. Il y a eu un appel. La décision a été maintenue. Nous avons maintenant une demande du comité local pour prolonger cette ligne pendant cinq ans. Nous étudions en ce moment la question. Nous n'avons pas pris de décisions à ce sujet.

M. Gustafson: Puis-je faire une brève remarque sur cette prolongation? Il semble que la ligne en question de Coronach à Big Beaver soit en assez bon état et qu'il ne coûterait pas très cher de la conserver. D'après ce que me disent les agriculteurs, les gens qui connaissent les lignes de chemins de fer, cette voie est en si bon état qu'il serait dommage de l'abandonner avant de voir exactement ce que sera l'incidence globable de ce coût énergétique, l'incidence sur le coût des terres; qu'arrivera-t-il aux agriculteurs si cette ligne disparaît, comment sont-ils censés se maintenir en activité? Je ferais encore une mise en garde pour renforcer l'argument qu'il y a à conserver cette ligne. Je signale d'autre part que c'est important pour toutes les lignes et tous les aviculteurs qui se trouvent dans le même genre de situation.

Le président: Monsieur McDonough.

[*Text*]

Mr. McDonough: One of the things we consider, Mr. Gustafson, with any line and in arriving at a possible decision on the Fife Lake subdivision is the condition of the line. I hear what you are saying, and I will take that as your representation in support of the extension that we have now before us.

Mr. Gustafson: You know that the portion of the line which goes out to the dam has all been rebuilt and upped to heavy rail and standards. I am not sure of the mileage, but a certain amount in there has already been rebuilt completely.

Mr. McDonough: Yes.

Mr. Gustafson: And a good deal of money has been spent on it. So, I think there certainly is a good deal of support for the argument that the line should be retained.

One more question. Just what authority and what measures can be taken by the Canadian Transport Commission to monitor, but more than monitor, to assure that the railroads and the government live up to their obligations? Do you have the same kind of power that the Department of Revenue has? Or was that not extended to you?

Mr. McDonough: Mr. Gustafson, we will be monitoring the rehabilitation program, the maintenance that is done on those lines. The obligations of the railway are to provide service on those lines. A section of the Railway Act, Section 262 requires that the railways provide that service at the commencement of picking up traffic and on the delivery of traffic. The commission will be ensuring that is done.

Mr. Gustafson: I just have one short comment, and that is that I think it is fair to say that Canada has been through a bit of a difficult economic time in the last two or three years. Yet, one bright spot has been some $8 billion surplus to the balance of payments that has come out of grain and wheat being transported across this country. I would suggest that it is certainly in the best interests of this country to strengthen that position.

One of the most vital ways in which this is done is by the transportation which is so necessary to get the production of the farmers to the international marketplace. Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Gustafson. Do any of the witnesses wish to comment on the final statement?

Senator Marchand: No, no. I think that we agree in principle, and that is important. We will see for the rest later on.

The Chairman: Thank you, Mr. Gustafson. You have a superb sense of timing.

Monsieur Ostiguy, s'il vous plaît.

M. Ostiguy: Merci monsieur le président. Je n'ai qu'une courte question à poser au président de la Commission. Beaucoup d'études ont été faites et présentées concernant un train TGV Montréal-New-York. C'était une idée lancée, je pense, par le maire Drapeau. La Commission des transports a-t-elle fait des études ou doit-elle se prononcer bientôt à propos d'un TGV Montréal-New York?

Le sénateur Marchand: Eh bien, je pourrai demander s'il y a des événements récents dans ce domaine-là, mais la première

[*Translation*]

M. McDonough: Une des choses que nous considérons, monsieur Gustafson, quelle que soit la ligne, c'est l'état justement de cette ligne. Je comprends ce que vous dites et je tiendrai compte du fait que vous appuyez la demande de prolongation de cette ligne.

M. Gustafson: Je sais que la portion de la ligne qui va au barrage a entièrement été reconstruite et améliorée pour recevoir du matériel lourd. Je ne sais pas sur quelle distance mais il y en déjà eu une bonne partie de reconstruite.

M. McDonough: En effet.

M. Gustafson: Et l'on a dépensé pas mal d'argent. Je crois qu'il y a donc pas mal de raisons de conserver une telle ligne.

Encore une question. Quelle mesure peut prendre la Commission canadienne des transports pour contrôler et même plus, pour assurer que les chemins de fer et le gouvernement respectent leurs obligations? Avez-vous le même genre de pouvoirs que le ministère du Revenu?

M. McDonough: Monsieur Gustafson, nous contrôlerons le programme de réaménagement, l'entretien de ces lignes. Les obligations des chemins de fer sont d'offrir un service sur ces lignes. Un article de la Loi des chemins de fer, l'article 262, stipule que les chemins de fer doivent offrir ce service du début à la fin. La Commission veillera à ce que cela se fasse.

M. Gustafson: Je ne ferai plus qu'une remarque en vitesse, à savoir que l'on peut dire que le Canada a traversé une crise économique ces deux ou trois dernières années. Un bon point fut toutefois les quelque 8 milliards de dollars d'excédent de la balance commerciale dû au transport du grain et du blé dans le pays. Il y va donc dans l'intérêt du Canada de renforcer cette situation.

Un des meilleurs moyens est d'assurer les transports si nécessaires à la livraison des produits agricoles sur les marchés internationaux. Merci.

Le président: Merci, monsieur Gustafson. Certains témoins veulent-ils répondre?

Le sénateur Marchand: Non, non. Je crois que nous sommes d'accord sur les principes, et c'est important. Nous verrons pour le reste une autre fois.

Le président: Merci, monsieur Gustafson. Vous êtes extrêmement ponctuel.

Mr. Ostiguy, if you please.

Mr. Ostiguy: Thank you, Mr. Chairman. I will only have a short question to the Chairman of the Commission. A lot of studies have dealt with a fast train between Montreal and New York City. I think that was an idea of Mayor Drapeau. Has the Transport Commission studied the idea or will it soon have to make a decision on this matter?

Senator Marchand: I could ask whether there has been any recent development, but the first time I heard of this proposal

[*Texte*]

demande m'a été faite alors que j'étais ministre des Transports par, comme vous le dites bien, M. Drapeau, le maire de Montréal. L'argument fondamental de M. Drapeau, à ce moment-là, était le suivant: il soutenait, et avec raison, qu'il était impossible d'avoir aucune expansion des aéroports dans la région de New York et que, vraisemblablement, un jour ou l'autre il devrait évidemment aller beaucoup plus loin s'il voulait faire du développement. Donc, l'argument fondamental de M. Drapeau était que si l'on avait un train extrêmement rapide entre Mirabel, par exemple, et New York que les Américains viendraient, évidemment, à Mirabel, pour se rendre à New York.

• 1130

Cela pose deux problèmes: d'abord le problème de la construction du train rapide que l'on n'a même pas réussi à faire entre Montréal et Mirabel et, maintenant, il s'agit de savoir si l'on peut le faire entre Montréal et New York et à quel prix. Ensuite, il s'agirait de savoir jusqu'à quel point les Américains vont accepter qu'une partie de leur circulation aérienne soit contrôlée de Mirabel et non pas d'une ville située à l'intérieur de leurs frontières.

Je ne sais pas si la Commission a poussé plus loin l'étude mais, à ce moment-là, les objections évidemment portaient d'abord sur le train rapide. N'oubliez pas que lorsque Mirabel a été construit, il le fut dans l'optique qu'un train extrêmement rapide relierait le coeur de Montréal à Mirabel, en plus d'une route reliant Dorval à Mirabel. Or, la route devait être construite par la province de Québec qui a refusé de le faire. Le tronçon qui a été fait, l'a été avec l'argent du gouvernement fédéral et non pas avec celui de la province. Quant au chemin de fer rapide, eh bien disons que c'est à ce moment-là que la firme Bombardier a commencé à fabriquer des trains rapides et je vous avoue que l'on n'a pas été encore en mesure . . . on n'a même pas de train entre Québec et Montréal, entre les grands centres, je me demande comment on peut en faire un entre Montréal et New York.

Ce sont des objections d'ordre technique. Je ne sais pas si quelqu'un de la Commission peut donner une réponse qui vous satisferait davantage. Mais il y a sûrement des obstacles considérables à franchir avant d'en arriver à cette réalisation.

Le président: Monsieur Ostiguy.

M. Ostiguy: Oui, merci monsieur le président. Dans le cadre des trains de banlieue, monsieur le président, est-ce que la Commission canadienne des transports a juridiction ou doit se prononcer . . . Je pense, par exemple, aux trains de banlieue de Montréal, Montréal-Deux-Montagnes, Montréal-Vaudreuil et pour ma région, Montréal-Saint-Hilaire, bien sûr. Est-ce que la Commission canadienne des transports a fait des études et doit se prononcer sur une position que devra prendre VIA Rail incessamment? On sait que, en ce qui concerne le train Montréal-Saint-Hilaire, un moratoire d'un an, je crois, vient d'être accordé. Evidemment, les citoyens sont inquiets à savoir ce qu'il va arriver lorsque le moratoire prendra fin.

Le sénateur Marchand: Je sais que la Commission s'intéresse à ces problèmes. Jusqu'à quel point? Je devrai demander sans doute à M. Heads de le préciser. Mais cela pose un

[*Traduction*]

was when I was Minister of Transport and the application, as you said, came from Mr. Drapeau, the Mayor of Montreal. His basic argument was that it was impossible to develop the airport in the New York City area, and that it was probable someday any developments should have to go much further. Mr. Drapeau's main argument was that if there was a very fast train between Mirabel and New York, Americans would come to Mirabel to get to New York.

There are two problems here, however. First of all, we have not yet managed to build a high-speed train between Montreal and Mirabel, so there is some question as to whether or not we could build one between Montreal and New York, and what the cost of such a train would be. We would also have to determine how inclined the Americans would be to agreeing to have part of their air traffic controlled from Mirabel rather than from a city in the U.S.

I do not know whether the commission has gone farther in its studies, but at the time, the objections focused chiefly on the high-speed train. It should not be forgotten that when Mirabel was built, the idea was that an extremely fast train would be built to connect downtown Montreal to Mirabel, in addition to a highway between Dorval and Mirabel. The highway was supposed to have been built by the Province of Quebec, and it refused to do so. The part that was built, was built using federal funds, and not provincial funds. At the time, Bombardier was just beginning to build high-speed trains, and I must confess that we did not know at the time whether . . . Since we do not even have a high-speed train between Quebec City and Montreal, between our major centres, I wonder how we could get one between Montreal and New York.

These are technical objections. I do not know whether the commission could give you a more satisfactory answer. There are doubtless some substantial obstacles that would have to be overcome before we could proceed with this idea.

The Chairman: Mr. Ostiguy.

Mr. Ostiguy: Thank you, Mr. Chairman. Does the CTC have jurisdiction or make decisions about commuter trains, Mr. Chairman. I am thinking about the commuter trains between Montreal and Deux-Montagnes, Vaudreuil, and St. Hilaire, which is in my region. Has the Canadian Transport Commission done any studies and will it be commenting on the position that VIA Rail should be announcing very soon? In the case of the Montreal-St.-Hilaire train, I believe a one-year moratorium has just been granted. People are naturally worried about what will happen when the moratorium expires.

Senator Marchand: I know that the commission is involved in such issues, but I do not know to what extent this is the case. I should no doubt ask Mr. Heads to give you further details.

[*Text*]

problème. Evidemment, il y a celui de la juridiction provinciale: il s'agit de transport à l'intérieur même de la province. Il faut alors qu'une entente soit conclue avec les provinces et surmonter les autres difficultés.

I do not know, Dr. Heads, if you understood the question as far as those trains are concerned. Would you like to add anything?

The Chairman: Dr. Heads.

Dr. Heads: Thank you, Mr. Chairman. I really have very little to add. The President has pointed out that we do not have jurisdiction over commuter trains. We have recently been given a position paper by Transport Canada to comment on some of the concerns that have been expressed by the provinces of Quebec, Ontario, Alberta and B.C., and the Commission sent an official comment to the Minister on this, indicating we are willing to co-operate and give any assistance we were able to; we have not yet received any specific requests.

The Chairman: Mr. Ostiguy.

M. Ostiguy: Dans un autre ordre d'idée, monsieur le président, mes collègues d'en face ont soulevé, tout à l'heure, la question du projet de loi C-155. On sait que plusieurs des représentants de la Commission canadienne des transports ont suivi, tout au long de l'été, le débat qui s'est déroulé au Comité permanent des transports lorsqu'il s'est déplacé à travers l'Ouest canadien et le Canada pour étudier le projet de loi C-155. La Commission canadienne des transports suit-elle toujours l'évolution de ce dossier? Je m'explique: il y avait une très forte inquiétude chez les agriculteurs de l'Ouest et chez ceux de l'Est quant au co+ du transport du grain de l'Ouest vers l'Est et quant à la concurrence aussi, bien sûr, qui pouvait survenir de la différence des coûts de production du bétail. Est-ce que la Commission canadienne des transports suit toujours ce dossier, à savoir va-t-elle faire, par exemple une étude sur les coûts de production au cours de l'année qui vient? On sait que la Loi est maintenant en vigueur et je voudrais savoir comment cela fonctionne.

• 1135

Le sénateur Marchand: D'abord, vous savez qu'en vertu du projet de loi C-155, des subventions sont versées aux chemins de fer; enfin, vous connaissez toute l'histoire, lorsque le *Crow's* a été modifié. Alors, dans ce domaine, la Commission a une autorité déléguée. Normalement le gouvernement pourrait directement verser des subventions aux chemins de fer selon ses propres critères, mais la Commission n'a pas automatiquement, en vertu de ces statuts, une juridiction dans ce domaine; c'est une juridiction qui lui a été déléguée par le ministère des Transports. Quant au taux . . .

I do not know if you can add anything about the tariffs and the rates and so forth.

The Chairman: Mr. Ostiguy. Pardon me—Dr. Heads.

Dr. Heads: Thank you, Mr. Chairman.

[*Translation*]

Of course there is the problem of provincial jurisdiction: You are referring to transportation within a province. In addition to overcoming other problems, an agreement would have to be signed with the province in question.

Je ne sais pas, monsieur Heads, si vous avez compris la question concernant les trains de banlieue. Avez-vous quelque chose à ajouter?

Le président: Monsieur Heads.

M. Heads: Merci, monsieur le président. J'ai très peu en fait à ajouter. Le président a déjà signalé que les trains de banlieue ne relèvent pas de notre compétence. Le ministère des Transports vient de nous présenter un document et nous a demandé de faire des commentaires au sujet de certaines des préoccupations qui ont été mises de l'avant par le Québec, l'Ontario, l'Alberta et la Colombie-Britannique. La Commission a envoyé un commentaire officiel au ministre dans lequel nous disons que nous sommes disposés à collaborer dans la mesure du possible. Nous n'avons pas encore reçu de demandes précises pour ce faire.

Le président: Monsieur Ostiguy.

Mr. Ostiguy: Turning now to another subject, Mr. Chairman, my colleagues opposite raised the question of Bill C-155 a little earlier. A number of CTC representatives were present at the hearings of the Standing Committee on Transport held throughout the summer in the west and elsewhere in Canada on Bill C-155. Is the Canadian Transport Commission still taking an active interest in this subject? Let me explain what I mean: both western and eastern farmers were very worried about the cost of shipping grain from the west to the east and about the competition that could arise because of the difference in livestock production costs. Is the Canadian Transport Commission still following up on this, that is, will it be studying production costs in the year ahead? The act has now come into effect and I would like to know how things are working?

Senator Marchand: As you know, under Bill C-155, subsidies are paid to the railways. You are familiar with the whole story surrounding the change in the "Crow". The CTC has delegated authority in this area. Normally, the government could pay subsidy directly to the railways according to its own criteria, but, under its statutes, the commission does not automatically have jurisdiction in this area. The Department of Transport delegated jurisdiction to the commission. As to the rates . . .

Je ne sais pas si vous avez quelque chose à ajouter au sujet des tarifs, des taux etc.

Le président: Monsieur Ostiguy excusez-moi—monsieur Heads.

M. Heads: Merci, monsieur le président.

[*Texte*]

As you mentioned, Mr. Ostiguy, many of us suffered many days through the summer of the year just past on this particular problem of Bill C-155—including, of course, yourself.

Mr. Benjamin: He did not suffer; I did.

The Chairman: Mr. Benjamin, you made sure the rest of us did too.

Dr. Heads: I would like, Mr. Ostiguy, through the Chair, to assure the committee that the CTC is fulfilling all its responsibilities under this legislation. These responsibilities are indeed very extensive. The president has already outlined what the position is on the actual payments. We are fulfilling our responsibilities on the forecasting of the cost changes. I have, in fact, just come back from a meeting last week in Winnipeg in which we met with the railways and representatives of the shippers to try to establish the cost forecasts for the crop year 1984-1985. At the same time, our traffic and tariffs branch has been very heavily involved in a number of matters relating to detailed rates and the establishment of competitive shipping points and contiguous shipping points and so forth.

As I indicated earlier in response to another question, we have a very heavy workload on this in the coming year. In addition to the administration it will require be carried out, we are also doing a number of special studies, particularly relating to the pricing of materials used by the railways.

However, Mr. Ostiguy, I think you were really referring at the beginning to a much more fundamental question, which is the effect of the methods of payment on the distribution and production of grain and livestock throughout Canada. This part of the legislation, which is undoubtedly the most controversial, does not really fall within the terms of reference of the Canadian Transport Commission. We are not in fact doing any studies of agricultural production costs, because we do not really have the expertise for that to the extent that the Department of Agriculture has. So we are obviously ready when called upon to give any assistance to further studies on the methods of payment, which I think are commencing in April this year; but we would not be a lead player in that, and we are not doing any studies on agricultural production costs.

The Chairman: Mr. Ostiguy.

M. Ostiguy: Justement, monsieur le président, au même moment où nous siégeons, comparaît devant le Comité de l'agriculture la Commission canadienne des grains et je m'imagine qu'il doit y avoir une vive discussion sur le transport des céréales à travers le Canada. Dans votre état des dépenses pour 1984-1985, à la page 31, vous dites:

A ce moment-ci, la CCT recommandera à l'avance les niveaux de paiements entre 600 et 700 millions de dollars pour chaque année de récolte et sera chargée de vérifier les réclamations ultérieures des sociétés ferroviaires et d'effectuer les paiements.

[*Traduction*]

Comme vous l'avez dit, monsieur Ostiguy, beaucoup d'entre nous avons souffert pendant plusieurs jours l'été dernier lors de l'étude du projet de loi C-155. D'ailleurs, vous avez souffert vous-même.

M. Benjamin: Ce n'est pas lui qui a souffert, c'est moi.

Le président: Soyez assuré, monsieur Benjamin, que le reste d'entre nous avons souffert également.

M. Heads: Je tiens à assurer le Comité, monsieur le président, que la Commission canadienne des transports s'acquitte de toutes ses responsabilités en vertu de la loi. Nous avons en fait des responsabilités très vastes. Le président a déjà décrit ce qu'on fait au sujet des paiements. Nous nous acquittons de nos devoirs pour ce qui est des prévisions des changements des coûts. Par exemple, je viens de retourner d'une réunion à Winnipeg la semaine dernière, à laquelle nous avons rencontré des représentants des chemins de fer et des expéditeurs pour essayer de fixer les prévisions de coûts pour la campagne agricole de 1984-1985. En même temps, la direction de l'exploitation et des tarifs a beuacoup travaillé à l'établissement de taux détaillés, et de points concurrentiels et contigus d'expédition etc.

Comme j'ai dit plus tôt en répondant à une autre question, nous avons une charge de travail très importante pour l'année à venir. En plus de l'administration nécessaire, nous allons effectuer certaines études spéciales notamment en ce qui concerne les prix des matérieux utilisés par les chemins de fer.

Je pense, cependant, que vous faisiez allusion, monsieur Ostiguy, au début à une question beaucoup plus fondamentale, c'est-à-dire l'incidence des méthodes de paiement sur la distribution et la production des céréales et du bétail à travers le Canada. Cette partie de la loi, qui est sans doute celle qui est la plus controversée, ne relève pas vraiment de la Commission canadienne des transport. Nous n'effectuons pas d'études sur les coûts de production agricole, car, à la différence du ministère de l'Agriculture, nous n'avons pas les compétences pour le faire. Nous serons évidemment prêts à collaborer sur demande à d'autres études sur les méthodes de paiement. Je pense qu'on va commencer à faire ces études au mois d'avril. Cependant, nous ne serons pas un participant principal dans ces études. Nous ne faisons pas non plus d'études sur les coûts de production agricole.

Le président: Monsieur Ostiguy.

Mr. Ostiguy: At this very moment, the Canadian Grains Commission is appearing before the Agriculture Committee, and I imagine there must be a very lively discussion there on grain transportation in Canada. In Part III of your 1984-1985 Estimates, you say on page 30:

The CTC will then recommend advance payment levels—$600 to $700 million—for each crop year, and will be responsible for varifying subsequent railway claims and making payments.

[*Text*]

• 1140

Ma question est la suivante. Est-ce que vous surveillez aussi l'évolution du transport par camion sur les lignes de chemin de fer abandonnées?

The Chairman: Dr. Heads.

Dr. Heads: Mr. Ostiguy's accounts of what we are doing, Mr. Chairman, are completely correct. We are not at the moment doing any work in monitoring the effects of truck transport. We have in the past, in the research branch, carried out studies of the costs of trucking grain. Indeed, we developed in the research branch many years ago the only working computer model that examines this in the whole of Canada. Miss Fleming, who developed this, happens to be with us here today.

We have indicated to the Grain Transportation Authority that as they get into examining the effect of extending the participation of trucks, we would be present to give them any assistance on railway costing and, indeed, to try to extend this to any assistance in truck costing. I should state, Mr. Ostiguy, that we have only given this undertaking verbally at this time. It is not in writing, but we would certainly honour this undertaking.

Le président: Monsieur Ostiguy, vous avez encore deux minutes.

M. Ostiguy: Une dernière question, monsieur le président. Au niveau de l'est du Canada — je pense à la province de Québec, la province que je représente à la Chambre des communes —, une demande a été faite à nous, les députés, par l'Union des producteurs agricoles, l'U.P.A. Je ne sais pas si cette demande-là s'est rendue jusqu'à la Commission canadienne des transports. On demandait que le transport des céréales à l'intérieur de la province de Québec, ou à travers l'Ontario et le Québec, soit subventionné comme il l'est entre l'Ouest et l'Est du Canada. Est-ce qu'une demande à cet effet a été présebtée à la Commission canadienne des transports par l'Union des producteurs agricoles du Québec? Est-ce que vous êtes au courant? Est-ce que la Direction de la recherche a été mise au courant?

Senator Marchand: Dr. Heads will answer that.

The Chairman: Dr. Heads.

Dr. Heads: Mr. Chairman, I am not aware of this request. I do not think it has been sent to the Canadian Transport Commission, but I am obviously open to correction, as I am not aware of everything that has been sent to us.

M. Ostiguy: Peut-être que c'est resté au niveau du ministère des Transports. Merci.

Le président: Merci, monsieur Ostiguy.

Now, since we adjourned I have two more questioners who have added their names to the list. They are Mr. Turner and Mr. Flis. I will be obligated to give them each 15 minutes, if they require that much time, and then we will go to the second round. I have two names on the second round. I would propose ten minutes for each on the second round, which would mean

[*Translation*]

Here is my question. Do you also monitor the development of transportation by truck on abandoned railway routes?

Le président: Monsieur Heads.

M. Heads: M. Ostiguy a très bien décrit ce que nous faisons. À l'heure actuelle, nous ne surveillons pas du tout les effets du transport par camion. Par le passé, au service des recherches, nous avons fait des études sur les coûts du transport des céréales par camion. Ce service a d'ailleurs mis au point, il y a bien des années, le seul modèle informatique utilisable qui étudie cette question pour l'ensemble du Canada. Mlle Fleming, qui a mis ce modèle au point, se trouve justement ici aujourd'hui.

Nous avons signalé à l'administration du transport du grain que nous serions disposés à lui fournir des renseignements sur le coût du transport par chemins de fer et même par camion lorsqu'elle en sera à l'étude de l'effet d'un usage accru du camionnage. Je dois dire que ce n'est là qu'un engagement verbal de notre part. Il n'y a rien par écrit, mais nous allons certainement donner suite à cette promesse.

The Chairman: Mr. Ostiguy, you still have two more minutes.

Mr. Ostiguy: One last question then, Mr. Chairman. As far as eastern Canada is concerned—mostly the Province of Quebec, which I represent at the House of Commons—the *Union des Producteurs Agricoles*, the UPA, has presented us, Members of Parliament, with a request. I do not know whether the Canadian Transport Commission has received the same request or not. We were asked to subsidize grain transportation within the Province of Quebec or throughout Ontario and Quebec, just as grain transportation between western and eastern Canada is subsidized. Has the Canadian Transport Commission received such a request put forth by the *Union des Producteurs Agricoles du Québec*? Do you know anything about it? Has the research branch been informed of this?

Le sénateur Marchand: M. Heads va vous répondre.

Le président: Monsieur Heads.

M. Heads: Monsieur le président, je n'ai pas entendu parler d'une telle demande. Je ne crois pas qu'on l'ait fait parvenir à la Commission canadienne des transports, mais il se peut que je me trompe car je ne suis évidemment pas au courant de tout le courrier que nous recevons.

Mr. Ostiguy: Maybe it was said only to the Department of Transport. Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Ostiguy.

Depuis la pause, deux autres noms se sont ajoutés à la liste. Il s'agit de M. Turner et de M. Flis. Je vais être obligé de leur donner à chacun 15 minutes, s'ils ont besoin de tout ce temps, avant de passer au second tour. Deux députés m'ont donné leur nom pour un deuxième tour de questions. Je vous propose que ce deuxième tour ne soit que de 10 minutes par député, ce qui

[*Texte*]

that we would adjourn at 12.35 p.m. I will leave that to you, Mr. Nowlan.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, we will let Mr. Turner have Mr. Flis' time.

The Chairman: Mr. Turner, please.

Mr. Turner: Mr. Chairman, Mr. President, congratulations on your appointment. You have been around this establishment for a long while and there is no doubt you will do a good job in your new position.

Senator Marchand: Thank you, Charles.

Mr. Turner: Can you give me the order of preference? Is it the CTC, the Department of Transport or the railways? Who has the most power and in what order?

Senator Marchand: Oh boy!

The Chairman: Vis-à-vis which aspects, Mr. Turner?

Mr. Turner: The reason I am asking this question, sir, is that if you go to the CTC, the railways or the Department of Transport, nobody can give you the answers in the order that you want to receive them. This is what the boys back home ask me: Who has the power and what do I do if I have a complaint? Where do I go? So will you stop passing the buck . . .

Senator Marchand: How much time do we have, Mr. Chairman?

Mr. Turner: You have lots of time, sir.

The Chairman: Between the two of you, you have 14 minutes left.

Senator Marchand: I have to start from the very Constitution itself and, after that, through all the statutes which we have to apply.

Our body, as you know, is a regulatory body. We just implement the laws—four, five or six laws, which have been enacted by Parliament. Our powers are well defined in those statutes. The rest of the jurisdiction, of course, belongs either to the government or to your own House and the Senate.

• 1145

So I do not know precisely on what point I would like you to specify what you have. Do you have an example? I cannot answer offhand who has the most jurisdiction between the House of Commons or Parliament than the Minister of Transport and the CTC. I do not know if somebody . . .

Mr. Watson, can you give a simple answer, yes or no? No?

Mr. Turner: Most important are safety regulations on standard. The CTC, the Department of Transport and the railways—how well do they do their job?

Senator Marchand: How well?

Mr. Turner: Yes.

[*Traduction*]

signifie que nous pourrions lever la séance à 12h35. À vous de décider, monsieur Nowlan.

M. Benjamin: Monsieur le président, nous allons donner à M. Turner le tour de M. Flis.

Le président: Monsieur Turner, s'il vous plaît.

M. Turner: Monsieur le président de la Commission, permettez-moi de vous féliciter de votre nomination. Vous vous trouvez sur la colline depuis assez longtemps et je suis certain que vous réussirez très bien dans votre nouveau poste.

Le sénateur Marchand: Je vous remercie, Charles.

M. Turner: Pourriez-vous me donner l'ordre de priorité? Dans un ordre décroissant, qui a le plus de pouvoir de la CCT, du ministère des Transports ou des compagnies de chemins de fer?

Le sénateur Marchand: Mon Dieu!

Le président: De quel point de vue, monsieur Turner?

M. Turner: Je pose la question parce que si l'on s'adresse à la CCT, aux compagnies de chemins de fer ou au ministère des Transports, on ne reçoit jamais de réponse dans l'ordre souhaité. Ceux que je représente veulent donc savoir qui détient le pouvoir et à qui ils doivent s'adresser lorsqu'ils ont une plainte à formuler? Je voudrais bien que ces organismes cessent de se renvoyer la balle . . .

Le sénateur Marchand: Nous avons combien de temps, monsieur le président?

M. Turner: Vous avez tout le temps voulu.

Le président: À vous deux, il vous reste 14 minutes.

Le sénateur Marchand: Il faut que je commence par la constitution elle-même avant de passer au travers de toutes les lois applicables.

Comme vous le savez, la Commission est un organisme de réglementation. Nous nous contentons d'appliquer les cinq ou six lois qui ont été adoptées par le Parlement. Nos pouvoirs sont définis dans ces lois. Le reste appartient soit au gouvernement, soit à la Chambre et au Sénat.

Je ne sais pas au juste de quoi vous voulez que je vous parle. Pourriez-vous me donner un exemple? Je ne peux pas vous dire comme cela qui de la Chambre des communes, du Parlement, du ministre des Transports ou de la CCT a le plus de pouvoir. Je ne sais pas si quelqu'un . . .

Monsieur Watson, avez-vous une réponse simple à cette question? Non?

M. Turner: Ce qui m'importe le plus ce sont les règlements sur les normes de sécurité. Est-ce que la CCT, le ministère des Transports et les compagnies de chemins de fer font bien leur travail?

Le sénateur Marchand: S'ils le font bien?

M. Turner: Oui.

[*Text*]

The Chairman: Who enforces the safety regulations and how well?

Senator Marchand: Oh, the safety regulations, you mean?

Mr. Turner: Yes.

Senator Marchand: Is that Dr. Heads' domain? Okay.

The Chairman: Dr. Heads.

Dr. Heads: Thank you, Mr. Chairman.

The CTC enforces safety regulations.

Mr. Turner: How do you do this, sir, when you have never had an employee in London, Ontario for over two months? What happens at the end of two months?

Here is a man who went over three hotbox detectors and the fourth one they burned off the journal. What would you think of a member of the diesel shop staff who made the statement, "If you only knew what was going on in the shop and watched the way the units were being sent out"? That is all he would say, but what questions would go through your mind if you were an engineer or a conductor? He also stated that the CTC has been absent for over two months just because one man was off sick. Nice way to police a railway.

I would definitely say that fewer than half of the engine failures are reported. So there was your budget again: no money to repair the units.

A young carman was giving us a No. 2 air test in Navan. When I talked to him about his job and the effort put forward by him to see that the trains leave in the safest possible condition this person proceeded to complain about things he was told by his bosses to ignore. He would not go into detail as to what they were doing. One is left only to guess.

Now, this is going on right . . . I have pages and pages of it. Somebody is not doing their job. It is happening.

It says here in the CNR operating instructions under "speedometers":

> Employees must familiarize themselves with the location of speedometers in engines and in the cabooses so equipped and must check speed recorders frequently.

Twenty-one work reports; over 12 of them are reports of speedometers not working—no lights in the speedometers. And they are not even booked off. Now that is what going on in the railways and it is right across Canada. I can give you pages of it.

All I am saying is: Who is supposed to do the job and who is doing the job?—because the boys back home think the CTC is nothing but a rubber stamp for the Department of Transport and the railways.

Some Hon. Members: Hear, hear!

Mr. Turner: So answer that. I have been after this for 16 years. I have gotten no answers whatsoever, sir.

[*Translation*]

Le président: Qui s'occupe de faire respecter les règlements sur la sécurité et y parvient-il?

Le sénateur Marchand: Vous voulez parler des règlements sur la sécurité?

M. Turner: Oui.

Le sénateur Marchand: N'est-ce pas du ressort de M. Heads? Allez-y.

Le président: Monsieur Heads.

M. Heads: Merci, monsieur le président.

C'est la CCT qui fait respecter les règlements sur la sécurité.

M. Turner: Comment y parvenez-vous puisque vous n'avez plus d'employé à London, en Ontario, depuis plus de deux mois? Que croyez-vous qu'il puisse arriver après deux mois?

Il y a quelqu'un qui est passé sur trois coussinets et au quatrième, la fusée a brulé. Qu'est-ce que vous diriez si un employé de l'atelier de diesel vous disait: «Si seulement vous saviez ce qui se passe dans l'atelier et si vous voyiez l'état dans lequel les unités en sortent»? Il n'a rien voulu ajouter d'autre, mais quelle question vous viendrait à l'esprit si vous étiez le conducteur? Il a également dit que la CCT n'était plus représentée depuis plus de deux mois parce qu'un homme était malade. Belle façon de faire la police.

J'affirmerais que moins de la moitié des pannes sont rapportées. C'était encore une fois pour des questions financières puisqu'on n'avait pas d'argent pour réparer les moteurs.

Un jeune wagonnier nous faisait passer une épreuve à l'aire nº 2 à Navan. Quand je lui ai parlé de son emploi et des efforts qu'il faisait pour que les trains partent dans le meilleur état possible, il s'est mis à se plaindre de toutes les choses sur lesquelles ses supérieurs lui demandaient de fermer les yeux. Il n'a pas voulu donner de détail. On ne peut donc que deviner.

Tout cela se passe en ce moment même. J'ai ai des pages et des pages. Quelqu'un ne fait pas son travail. C'est la vérité.

On dit ici dans le manuel d'instructions du CN sous la rubrique «indicateur de vitesse»:

> Les employés doivent connaître l'emplacement des indicateurs de vitesse dans les locomotives et dans les wagons de queue qui en ont un; ils doivent également vérifier fréquemment les enregistreurs de vitesse.

Sur 21 rapports de travail, plus de 12 indiquent que les indicateurs de vitesse ne fonctionnent pas, qu'il n'y a pas de lumière sur ceux-ci. Et l'on continue de s'en servir. Voilà ce qui se passe dans les chemins de fer partout au Canada. Je pourrais vous en donner des pages.

Qui donc est censé faire ce travail et qui le fait effectivement? Les gars eux pensent que la CCT se contente d'approuver machinalement ce que font le ministère des Transports et les compagnies de chemin de fer.

Des voix: Bravo!

M. Turner: Répondez. Il y a 16 ans que je cherche des réponses et je n'en ai jamais obtenu une seule.

[*Texte*]

The Chairman: It is unfortunate that the record cannot sometimes record facial expressions because I think Dr. Heads' reaction to Mr. Benjamin spoke volumes.

Dr. Heads, you do not have time for volumes in your answer, but proceed please.

Dr. Heads: Thank you, Mr. Chairman.

Before I attempt to respond to the detailed instances that have been raised by Mr. Turner I wonder if I could put the overall accident record for 1983 in perspective.

Mr. Turner: I know all about that, sir. I know all about that. The boys back home . . . that is not good enough.

Dr. Heads: Mr. Turner, I . . .

The Chairman: Dr. Heads.

Dr. Heads: Mr. Chairman, I undertake to do this very briefly, and I think it is good.

The total number of accidents—that is, derailments, collisions, crossing accidents and trespassers hit—in 1983 totalled 1,023. This was a 15% decline on 1982. The total number of persons killed in railway operations in 1983 amounted to 110. Of these 110 persons killed, 58 were killed in crossing accidents and 45 were trespassers hit on the track. Seven people were killed in collisions, the major collision being the one involving a VIA train in Alberta, on which a commission inquiry has been undertaken. The results will be published, I understand, this week. The 110 people killed in 1983 was a 13% decline over the previous year.

• 1150

In respect of injuries, the injuries in derailments, collisions, crossing accidents, and trespassers hit amounted to 531 in 1983. This was a decline in injuries of 17%. These improvements were achieved against an increased railway activity in 1983. There was 4% more tonnage moved by the railways in 1983 than in 1982.

I give you these statistics, Mr. Chairman, to put the railway safety record in perspective. Things are not perfect. I think if any person from the Railway Transport Committee were to stand here and suggest things were perfect they would deserve to be treated with the utmost contempt. Nevertheless, matters are improving. The figures for last year are an improvement on 1982, and there is evidence of this improvement occurring over the last decade.

In respect of the specific issues raised by Mr. Turner, he has given an example of a train that passed three hot-box detectors and then derailed as a result of a hot-box. I would suspect that this was a derailment caused by a train equipped with roller bearings. Unfortunately the newer-type roller bearings, although they are generally safer than the older-type friction bearings, when they do burn out burn out very rapidly. This is undoubtedly a question of great technological concern, and something that is being examined not only by the commission

[*Traduction*]

Le président: C'est bien malheureux qu'on ne puisse pas enregistrer en même temps que les voix les expressions qui passent sur le visage des gens quand je crois que la réaction de M. Heads aux encouragements de M. Benjamin parlait d'elle-même.

Monsieur Heads, vous n'aurez pas le temps de donner une longue réponse, mais allez-y tout de même s'il vous plaît.

M. Heads: Merci, monsieur le président.

Avant de tenter de répondre aux exemples détaillés de M. Turner, je me demande si je ne pourrais pas remettre en perspective notre dossier d'accidents en 1983.

M. Turner: Je le connais très bien. Les gars chez nous m'en parlent, cela me suffit.

M. Heads: Monsieur Turner, j'ai . . .

Le président: Monsieur Heads.

M. Heads: Monsieur le président, je vous promets de le faire très rapidement. Je crois que c'est très bien.

En tout, en 1983, il y a eu 1,023 accidents, ce qui comprend les déraillements, les collisions, les accidents aux passages à niveau et les intrus qui ont été frappés. Il y a eu 15 p. 100 moins d'accident en 1983 qu'en 1982. En 1983, 110 personnes en tout ont été tuées par le chemin de fer. De ces personnes, 58 sont mortes dans des accidents ou passages à niveau et 45 étaient des personnes qui marchaient sur les voies sans autorisation. Sept personnes sont mortes dans des collisions, la pire étant celle impliquant un train VIA en Alberta et à propos de laquelle une commission d'enquête a été créée. Les conclusions de l'enquête ont été publiées cette semaine, je crois. Il y a eu 13 p. 100 moins de personnes tuées par rapport à 1982.

Quant à ceux qui ont été blessés dans des déraillements, des collisions, des accidents à des passages à niveau ou encore parmi les intrus, leur nombre était de 531 en 1983, soit 17 p. 100 de moins que l'année précédente. Nous avons donc réussi à améliorer la situation en 1983 malgré un accroissement de l'activité ferroviaire. En effet, par rapport à 1982, on a transporté par chemin de fer 4 p. 100 de tonnes de plus.

Si je vous donne toutes ces statistiques, monsieur le président, c'est pour replacer en contexte la sécurité des chemins de fer. Rien n'est parfait. Si l'un des membres du Comité des transports ferroviaires osait prétendre que tout est parfait, il mériterait notre plus grand mépris. Néanmoins, les choses s'améliorent. Les chiffres pour l'an dernier témoignent d'une amélioration par rapport à 1982, amélioration qui a pu se constater tout au long de la dernière décennie.

Quant au problème précis soulevé par M. Turner, il a par exemple donné l'exemple d'un train qui est passé sur trois détecteurs de chaleur et qui a déraillé parce qu'une fusée a brûlé, je présume que le déraillage a été causé par un train équipé de roulement à billes. Malheureusement, ce nouveau type de roulement à billes, même s'ils sont généralement plus sécuritaires que les anciens types de roulement à friction, ont tendance à brûler très rapidement. Cela pose un problème technologique certain qu'étudient d'ailleurs non seulement la

[*Text*]

but also by the Transport Development Centre in Montreal, which is part of Transport Canada.

I think, incidentally, that I am correct in saying that in 1983 there were no deaths caused by any hot-box burn-outs. I am quite certain that was so in 1982, because there were no deaths from any derailments or collisions at all in that year.

The question of RTC staff in Toronto . . . Sorry?

The Chairman: It was London that Mr. Turner mentioned.

Dr. Heads: Oh, it was in London.

Mr. Turner: On its way to Toronto.

Dr. Heads: Yes. I happen, Mr. Turner, to have with me a list of the inspections we have performed in London over the last 12 months. We had inspectors in London inspecting locomotives on three occasions at CNR and on one occasion at CPR. These inspections were performed on March 8, 1983; January 17, 1984; and January 18, 1984. That is not the number of locomotives inspected; it is the number of times people visited London to make inspections.

Mr. Turner: There is one about every three months, roughly?

Dr. Heads: Mr. Chairman, in the case of the locomotive inspections, we did the inspections only in March 1983 and January 1984. I think, Mr. Turner, you may be aware that our locomotive inspector in our Ontario office was ill, and we had a problem of determining how we were going to get adequate numbers of locomotive inspections made. We try, in the Railway Transport Committee, to treat our staff with the utmost consideration possible. In fact, the regional director at Toronto decided that this man's health was in such condition that he could not safely allow him to go out of the office inspecting locomotives. We therefore borrowed staff from the headquarters in Ottawa to do some of these inspections.

If I could turn, Mr. Chairman, to cars inspected in London, in the course of the last 12-month period we had four inspections of cars at CNR facilities and one inspection at the CP facilities in London. In total, in those 5 inspections we inspected 228 cars. The inspections were performed as follows: the CP inspection was on January 18, 1984; the CN inspections were on March 8, 1983; July 10, 1983; January 17, 1984; and January 18, 1984.

• 1155

Mr. Turner: Sir, are you aware that in the London area they are ripping bad order cards off cars slated to go to the rip track? The car inspector is the one who makes the decision, and his boss comes along and says to let it go. If the car inspector thought the car was defective, that was his job. By what authority does the foreman say to rip the card off and let it go?

I have been given to understand that this is because of the quota on repairs, or due to car shortages. Once again I say, it is one hell of a way to run a railroad. You either have safety or you do not have safety. In the opinion of most railroad

[*Translation*]

Commission, mais aussi le Centre de développement des transports, de Transports Canada, qui se trouve à Montréal.

En passant, je crois avoir raison de dire qu'en 1983, il n'y a eu aucun décès dû à des fusées brûlées. Je suis certain qu'on peut en dire autant de 1982 car, cette année-là, il n'y a eu aucun décès imputable à des déraillements ou à des collisions.

Quant au personnel du Comité des transports ferroviaires à Toronto . . . Je vous demande pardon?

Le président: M. Turner a parlé de London.

M. Heads: Oh! C'était à London.

M. Turner: En route pour Toronto.

M. Heads: Oui. Monsieur Turner, j'ai justement avec moi une liste des inspections qui ont été faites à London au cours des 12 derniers mois. Des inspecteurs sont allés à London examiner des locomotives à trois reprises au C.N. et une fois au C.P. Ces inspections ont eu lieu le 8 mars 1983, le 17 janvier 1984 et le 18 janvier 1984. Je n'ai pas le nombre de locomotives inspectées, mais seulement le nombre de fois où les inspecteurs se sont rendus à London.

M. Turner: Cela correspond à environ une inspection aux trois mois?

M. Heads: Pour ce qui est des locomotives, elles n'ont été inspectées qu'en mars 1983 et janvier 1984. Monsieur Turner, vous savez probablement que notre inspecteur des locomotives pour l'Ontario a été malade et que nous avons eu du mal à trouver la façon de faire faire un nombre suffisant d'inspections de locomotives. De concert avec le Comité des transports ferroviaires, nous essayons de traiter nos employés avec le plus d'égard possible. D'ailleurs, le directeur régional à Toronto a décidé que l'état de santé de cet employé était tel qu'on ne pouvait lui permettre en toute sécurité d'aller inspecter des locomotives. Nous avons donc eu recours à du personnel de l'administration centrale à Ottawa.

Quant aux wagons qui ont été inspectés à London au cours des 12 derniers mois, je peux dire qu'il y a eu quatre inspections au C.N. et une inspection au C.P. En tout, on a pu examiner 228 wagons lors de ces cinq inspections. Voici comment les inspections se sont déroulées: l'inspection du C.P. a été effectuée le 18 janvier 1984; les inspections du C.N. ont eu lieu le 8 mars 1983, le 10 juillet 1983, le 17 janvier 1984 et le 18 janvier 1984.

M. Turner: Savez-vous, monsieur, que dans la région de London, on déchire les avis de démolition affichés sur les wagons destinés à la démolition? L'inspecteur des wagons est celui qui prend cette décision et son patron lui dit de laisser passer le wagon. Mais c'est la responsabilité de l'inspecteur de décider si le wagon est défectueux. De quel droit le contremaître peut-il décider de déchirer l'avis de démolition et de laisser circuler le wagon?

On m'a laissé entendre qu'il pourrait s'agir de quota sur les réparations ou de pénurie de wagon. Encore une fois, je vous dis que ce n'est pas une façon d'administrer les chemins de fer. Il faut savoir si l'on opte pour la sécurité ou si l'on fait fi de la

[*Texte*]

employees across Canada, you are not doing the job, or somebody is not doing his job.

The Chairman: Dr. Heads.

Dr. Heads: Thank you, Mr. Chairman. We are, of course, quite certain that disagreements arise between car inspectors and their foremen as to what does or does not constitute a safety defect and I am quite sure that instances of the type that Mr. Turner has indicated happen.

However, if the car inspectors are of the opinion that this is happening to an extent that is not explicable by an honest difference of opinion, they are, of course, quite free to contact our offices, especially our regional office in Toronto, and we would guarantee whatever degree of anonymity is required to investigate.

I would point out that, in an attempt to deal with the problems of car safety, the Railway Transport Committee is currently developing equipment inspection standards in respect of cars. These have been before the committee twice. They will be back before the committee, hopefully, for finalization and passing to the Privy Council Office in April. When we have these car inspection standard regulations in operation, we will be far ahead of the requirements that are imposed in the United States.

The Chairman: Final question, Mr. Turner.

Mr. Turner: What would you think if a road master told the employees this: We would like to do the things you request but the mainline comes first and, due to the shortage of men, the rest must wait. In years gone by, the yard had two or three track walkers, who kept the switches clean and working properly, plus they detected any major defects in the yard switches. At this time, we are lucky to get the switches oiled and the ice sanded, due to the shortage of men.

Yesterday a section foreman told me that he would like to help, but, due to the that fact four men were off sick, the job he was doing on the mainline took precedence. He would try—and that was that. The answer from the boys back home is, shove your budget, get the manpower. Even machines need men to operate them.

That is the situation under the CNR in southwestern Ontario.

The Chairman: Do you wish to comment, Dr. Heads?

Dr. Heads: I think, Mr. Chairman, as a general point, if the people concerned would let us know, we could tackle these, as problems raised, promptly as they arise. I hope I am not anticipating a question of Mr. Bockstael, but recently, in February, we had a demonstration of locomotive engineers in Winnipeg and they put their complaints to us. We have responded to these complaints. We have offered to meet with them. I am waiting until I get a date and time from their

[*Traduction*]

sécurité. De l'avis de la plupart des cheminots du Canada, vous ne faites pas votre travail ou quelqu'un ne fait pas son travail.

Le président: Monsieur Heads.

M. Heads: Merci, monsieur le président. Bien entendu, nous savons très bien qu'il existe parfois des désaccords entre les inspecteurs et leurs contremaîtres sur ce qui constitue ou non des défauts qui pourraient miner la sécurité; je suis certain qu'il se produit des incidents comme ceux qu'a décrits M. Turner.

Toutefois, si les inspecteurs sont d'avis que ces incidents ne sont pas attribuables à une différence d'opinion, ils n'ont qu'à communiquer avec nos bureaux, particulièrement notre Bureau régional de Toronto; nous ferions enquête en assurant toute l'anonymat nécessaire.

Afin de s'attaquer aux problèmes de la sécurité, le Comité des transports par chemin de fer est en train d'élaborer des normes d'inspection de l'équipement relatif aux wagons. Le Comité a étudié ces normes à deux reprises. Le Comité les étudiera une dernière fois avant de les soumettre au Conseil privé au mois d'avril. Lorsque ces règlements seront appliqués, nos exigences dépasseront de loin celles qui sont en vigueur aux États-Unis.

Le président: Une dernière question, monsieur Turner.

M. Turner: Que diriez-vous si un chef disait à ses employés qu'il serait bon d'agir comme ils le veulent, mais que la ligne principale a préséance et qu'en raison de la pénurie de main-d'oeuvre, ces considérations sont reléguées à plus tard. Anciennement, la cour demandait à deux ou trois employés de marcher le long des rails et de nettoyer et d'entretenir les aiguillages; en plus, ces employés devaient être à l'affût de défauts d'aiguillage importants. À l'heure qu'il est, nous nous estimons heureux si les aiguillages sont graissés et si l'on répand du sable sur la glace, étant donné la pénurie d'employés.

Hier, le chef d'une unité m'a dit qu'il voudrait bien faire quelque chose; pourtant, quatre de ses employés étaient malades et ses activités sur la ligne principale étaient plus importantes. Il faisait de son mieux; voilà tout. Les gens de chez-nous se moquent de votre budget; ils vous demandent d'augmenter le nombre des employés. Même les machines ont besoin d'hommes qui les contrôlent.

Voilà ce qu'il en est du CN dans le sud-ouest de l'Ontario.

Le président: Monsieur Heads, avez-vous quelque chose à dire?

M. Heads: Monsieur le président, si les personnes intéressées nous laissaient savoir quels sont les problèmes, nous pourrions nous y intéresser à mesure qu'ils surviennent. J'espère ne pas enlever sa question à M. Bockstael, mais dernièrement, au mois de février, les ingénieurs de locomotive ont manifesté à Winnipeg et ils nous ont fait part de leurs griefs. Nous avons réagi. Nous avons demandé de les rencontrer. J'ai l'intention de les rencontrer lorsque leurs représen-

[*Text*]

representative in Winnipeg to go ahead and do this, in the company of our regional manager in Winnipeg.

I mention this purely to show that the RTC is by no means deaf to complaints that are brought to us from organized labour. Indeed, I think this is also evident from all our dealings with the Canadian Railway Labour Association.

• 1200

Dr. Heads: In respect of the other question that has been raised, where Mr. Turner says that the main line comes first, we in the CTC do not tell the railways what their priorities should be on line maintenance. That is a railway management function. But it is certainly a regulatory function to check up when the maintenance has been inadequate. Again, we would be very happy to check on this particular instance if we could have the details.

I should also mention—I think in this case I am repeating what Commissioner McDonough had said—that under the Western Grain Transportation Act, the railways in the Prairies are allowed a certain amount of money in the right base for maintenance. We are going around and auditing to make quite sure that they do it.

The Chairman: Thank you. Thank you, Mr. Turner.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, would you and Mr. Turner permit one quick supplementary on the same . . .

The Chairman: Mr. Turner does not have anything to say about it because his time has expired. You have a round coming up in a minute, Mr. Benjamin. I would like to hear from Mr. Flis first, and then go to you and Mr. Nowlan.

Mr. Flis, please.

Mr. Flis: Thank you, Mr. Chairman. I too would like to congratulate the Honourable Jean Marchand on his new portfolio and wish him well. I know he will build on the fine record of the CTC.

I would like to compliment the CTC for putting out annually a separate supplement in Part III, because I think it does help the members to sort of see and study the role of the CTC—study its objectives and see where it is going into the future.

Something that caught my eye in the report was the research section. I am pleased that the CTC is doing that much in the research end, spending 10.1% of the taxpayers' dollars on research. I do not think that is a lot, I think that is a modest amount. In the description of the research the report says that CTC carries out studies on its own initiative. Three major categories of research work are carried out, studies that respond to the request to deal with current problems, analysis of potential transport issues before they become current, and methological or background studies that contribute to the first two types of research projects.

[*Translation*]

tants de Winnipeg me fixera une date et une heure; je les rencontrerai accompagné de notre directeur régional à Winnipeg.

Je vous dis cela pour vous démontrer que le Comité des transports par chemin de fer ne fait pas du tout la sourde oreille aux griefs dont il est saisi par les syndicats. D'ailleurs, tous nos rapports avec l'Association des syndicats de cheminots canadiens en témoignent.

M. Heads: Par ailleurs, M. Turner a dit que la ligne principale a préséance sur tout; les membres du Comité des transports par chemins de fer ne disent pas aux chemins de fer quelles doivent être leurs priorités en matière d'entretien des embranchements. C'est à la direction de le décider. Mais le règlement prévoit une vérification lorsque l'entretien laisse à désirer. Comme je l'ai déjà dit, il nous ferait plaisir d'y porter notre attention si l'on nous donnait les coordonnés nécessaires.

Je reprends un peu ce qu'a dit le commissaire McDonough en disant que la Loi sur le transport du grain de l'Ouest permet aux chemins de fer de prévoir certaines sommes pour les besoins de l'entretien. Nous sommes en train de faire une vérification pour nous assurer qu'on y veille.

Le président: Merci. Merci, monsieur Turner.

M. Benjamin: Monsieur le président, si vous et M. Turner êtes d'accord, pourrais-je poser une petite question supplémentaire . . .

Le président: M. Turner n'a rien à voir là-dedans car son temps de parole est écoulé. Vous aurez votre tour dans une minute, monsieur Benjamin. Je cèderai d'abord la parole à M. Flis; vous pourrez ensuite poser votre question; puis, ce sera à M. Nowlan de prendre la parole.

Monsieur Flis, s'il vous plaît.

M. Flis: Merci, monsieur le président. A mon tour, j'aimerais féliciter l'honorable Jean Marchand de son nouveau portefeuille et lui offrir mes meilleurs voeux. Je sais qu'il améliorera la bonne réputation de la CCT.

Je tiens à féliciter la CCT de publier un supplément annuel distinct au budget; cela aide les membres du Comité à comprendre et à étudier le rôle de la CCT, ses objectifs et ses projets pour l'avenir.

Dans votre rapport, la partie consacrée aux recherches a attiré mon attention. Il me fait plaisir de constater que la CCT en fait tant dans le domaine des recherches; 10,1 p. 100 des dollars des contribuables sont affectés aux recherches. A mon avis, c'est une somme plutôt modeste que considérable. La description des recherches précise que la CCT entreprend des études de son propre chef. Il s'agit de trois principales catégories de recherches qui consistent en ceci: les problèmes actuels, l'analyse de questions qui risquent de se présenter et d'études méthodologiques qui facilitent les deux autres types de projets.

[*Texte*]

I would like to ask about the analysis of potential issues before they become current. What research has CTC gone into? Has it highlighted some surfaces that up to date the committee has not been aware of and that maybe the committee members should be monitoring and taking a greater interest in?

Senator Marchand: Mr. Hariton will answer your question, if you do not mind, Mr. Chairman.

Dr. Hariton: Thank you, Mr. Chairman. As Mr. Flis says, there are projects being undertaken by the branch which are trying to identify issues before they actually become current problems. Indeed, I think some of the work that we were able to provide as background for the air hearings on the pricing was a result of issues we had identified beforehand. We had been able to do some work on that before the problems actually had occurred. That is perhaps one example.

If I may point out some other examples of the work which is perhaps going on now, and we hope will be relevant in future, there is the entire question of rail capacity in the west. There are the potential bottlenecks to traffic that may come and the proper ways of trying to resolve those bottlenecks—trying to find out the best approach, whether through changes in operations or actual new investments. We would be happy to give you more details on these projects, if you wish.

Other aspects of work—and please stop me if I am going too far.

Mr. Flis: I have sort of subquestions. Perhaps I could interrupt you, as you are going along, and then you can finish your response.

Dr. Hariton: Please stop if . . .

Mr. Flis: On the bottlenecks and rail capacity and so on, are you looking into the electrification of certain corridors where passenger or commodity traffic is very high?

• 1205

Dr. Hariton: We are not looking into electrification ourselves. One of the reasons, of course, is that Transport Canada has launched a study on this issue. What we are looking at is issues such as joint track usage in the Fraser Canyon. As you know, one railway has a line on one side and the other railway has a line on the other side, and it would seem at least possible that if you co-ordinate the use of the two lines you may get more capacity out of them. Now, of course, that would involve the building of cross-overs and a lot of detailed engineering work, and as such, it is not immediately obvious whether in fact it is a worthwhile option to extensive double tracking. But at least we think it is worth while looking into, because the expenditures the railways are looking at are quite tremendous, and if something else can be done to increase the capacity of existing lines, albeit with great expense on cross-overs, yet it might still be a net saving for the taxpayer ultimately.

[*Traduction*]

J'aimerais vous interroger au sujet des études qui portent sur des questions qui risquent de se présenter. À quel genre de recherche la CCT s'est-elle intéressée? A-t-elle soulevée des questions dont le Comité n'a même pas encore été saisi? Des questions auxquelles il devrait s'intéresser davantage pour mieux contrôler la situation?

Le sénateur Marchand: M. Hariton répondra à votre question, si vous le permettez, monsieur le président.

M. Hariton: Merci, monsieur le président. Comme M. Flis le dit, la direction entreprend des projets qui visent à identifier des questions avant qu'ils ne se transforment en problèmes ponctuels. En effet, certains des renseignements dont on a discuté lors des audiences sur le transport aérien, notamment, les prix, ont été mis à jour avant les audiences. Nous avons pu entreprendre certains travaux avant que des problèmes ne surgissent. C'est un exemple.

Si vous le permettez, je vais vous indiquer d'autres exemples des travaux qui sont en cours et qui seraient utiles à l'avenir: il s'agit de la question de la capacité ferroviaire dans l'Ouest. Il se peut que des embouteillages se produisent et il faut déterminer quelle serait la meilleure façon de régler ce problème, soit en apportant des modifications au réseau actuel ou en faisant de nouveaux investissements. Nous nous ferons un plaisir de vous donner de plus amples renseignements sur ces projets, si vous le voulez.

N'hésitez pas à m'interrompre si je vais trop loin.

M. Flis: J'aimerais vous poser des questions connexes. Si vous me le permettez, je vous interromprai de temps à autre puis je vous laisserai terminer votre réponse.

M. Hariton: N'hésitez pas . . .

M. Flis: J'aimerais revenir à la question des embouteillages et de la capacité ferroviaire: songez-vous à l'électrification de certains corridors où l'on constate un important transport de passagers ou de marchandises?

M. Hariton: Nous n'envisageons pas nous-mêmes d'étudier l'électrification étant donné que Transport Canada a déjà entrepris de le faire. Nous envisageons plutôt des questions comme l'utilisation conjointe de voies dans le Canyon de la rivière Fraser. Vous n'ignorez pas qu'une compagnie de chemin de fer a une voie d'un côté, alors que l'autre dispose d'une voie sur l'autre rive. Si on coordonne l'utilisation des deux voies, il nous semble possible d'en tirer davantage. Bien entendu, cela nécessiterait la construction d'une liaison et la réalisation de travaux de génie assez poussés. À cause de cela, nous ne savons pas encore tout à fait clairement s'il vaut la peine de doubler les voies sur de longues distances. Nous estimons cependant que le sujet mérite une étude, car les dépenses que doivent assumer les chemins de fer sont considérables. En conséquence, si on peut augmenter l'utilisation des voies existantes, même s'il faut construire des liaisons à grands frais, à la longue, de telles dépenses pourraient entraîner des économies pour le contribuable.

[*Text*]

Mr. Flis: Defining the research in more detail, one of the areas I know you have done research in is the transportation of the handicapped. Does your research show whether or not there are any glaring deficiencies in the transportation of handicapped in any specific mode? What is Canada's track record as far as transporting the handicapped is concerned?

Dr. Hariton: We are undertaking studies on this area. We have completed a fairly extensive survey of the handicapped community to try to see what their problems are, and that should be available fairly shortly. In addition to that, the commission has struck a committee to look into the problems and the ways of meeting the problems of rail passengers, and right now there are two subcommittees at work, one composed of handicapped people and one composed of actual rail operating people and RTC staff. The handicapped groups are identifying their needs; the other committee is identifying the potential technical solutions, and we are hoping to get a recommendation to the Railway Transport Committee by this summer, I would think, on measures which could be taken.

Mr. Flis: Mr. Chairman, from research I would like to hop over to the protection of heritage properties, something in which I have been involved through my role as parliamentary secretary and something I would like to continue to pursue.

As everyone on the CTC knows, the West Toronto CP station did make application to CTC to obtain permission to remove the CP station. Prior to bulldozing it down, they withdrew the application, and they came at 7.00 a.m. and bulldozed down the station. Now, across Canada, to my knowledge, we have over 1,000 such railway stations which have historical, cultural and/or some heritage value. I have been getting letters from British Columbia, Saskatchewan and Ontario, from Canadians very concerned that they will be losing part of their heritage in their local communities. Now, what assurance can the CTC give these Canadians that in the future these railway stations will not be bulldozed down or removed prior to the community's having a discussion to see whether or not they can be protected on the same location and maybe put to some alternate use, but with its heritage property still perserved?

Senator Marchand: I will ask Dr. Heads to answer this question. Of course, there is a problem of jurisdiction, once a station is abandoned, in knowing who must decide what we do with the building or the land. I know very well if you abandon a branch line, for example, the land then becomes the property of the company and not of the government. For the rest, I will ask Dr. Heads to answer.

The Chairman: Dr. Heads.

Dr. Heads: Mr. Chairman, I think it might be better if this were answered by our legal counsel.

Senator Marchand: Yes, let us have a legal opinion. Now we are in trouble.

[*Translation*]

M. Flis: L'un des domaines sur lesquels je sais que vous avez effectué des recherches est le transport des handicapés. Ces travaux vous ont-ils permis d'apprendre si le transport des handicapés souffre d'insuffisance flagrante? Qu'est-ce qui a été fait au Canada à cet égard?

M. Hariton: Nous sommes en train d'effectuer des études là-dessus. Nous avons déjà terminé un sondage assez pousé auprès des handicapés afin de voir quels sont leurs problèmes, et ces résultats seront disponibles d'ici peu. En outre, la Commission a mis sur pied un comité chargé d'examiner les problèmes des voyageurs du transport par rail, et à l'heure actuelle, deux sous-comités travaillent sur ce dossier, l'un composé d'handicapés et l'autre, du personnel opérationnel des chemins de fer et de la Commission du transport par rail. Les groupes de handicapés nous font connaître leurs besoins, tandis que l'autre comité s'occupe de trouver des solutions techniques, et nous espérons pouvoir soumettre une recommandation à cet égard au Comité du transport ferroviaire d'ici l'été. Nous proposerons alors certaines mesures.

M. Flis: Monsieur le président, j'aimerais maintenant passer à la protection des propriétés faisant partie de notre patrimoine, sujet sur lequel je me suis penché en tant que secrétaire parlementaire et que j'aimerais continuer à suivre.

Comme que tous les membres de la Commission des transports le savent, les autorités de la gare du CP de Toronto Ouest ont demandé à la Commission la permission de détruire les installations. Puis, ils ont retiré leur demande, et un beau jour au petit du matin ont fait raser la gare. Or, à ma connaissance il existe plus de 1,000 gares ferroviaires analogues ayant une valeur historique et culturelle. Je reçois des lettres à ce sujet de la Colombie-Britannique, de la Saskatchewan et de l'Ontario, de Canadiens très inquiets de perdre une partie du patrimoine de leur petite collectivité. J'aimerais savoir quelles assurances la Commission canadienne des transports peut leur donner qu'à l'avenir, ces gares ferroviaires ne seront ni démolies ni déplacées avant que les citoyens aient pu en discuter, ou décider si elles peuvent être conservées et utilisées à d'autres fins.

Le sénateur Marchand: Je vais demander à M. Heads de répondre à cette question. Bien entendu, il y a un problème de compétence ici, car une fois qu'une gare est abandonnée, il faut savoir qui a l'autorité de décider ce qu'on fait des installations et du terrain. Ainsi, par exemple, si on abandonne une voie secondaire, le terrain sur lequel elle se trouvait appartient à l'entreprise et non au gouvernement. Enfin, je vais demander è M. Heads de continuer.

Le président: Monsieur Heads.

M. Heads: Monsieur le président, il serait peut-être préférable de laisser la parole à notre conseiller juridique en cette matière.

Le sénateur Marchand: Oui, écoutons les vues d'un avocat. Cela signifie que nous sommes vraiment dans le pétrin.

[*Texte*]

• 1210

Mr. Howard Wetston (General Counsel, Canadian Transport Commission): I simply might just indicate, Mr. Chairman, that the very question of the authority of the Canadian Transport Commission and, in particular the Railway Transport Committee, to deal with this area is in part an issue now before the federal court of appeal in relation to that very matter that you have raised this morning. So it really boils down to a question of jurisdiction whether or not the Committee had indeed the power to do what it did in that very case. I believe and I will confirm this, and if I am incorrect, I will advise the standing committee accordingly, that it is the West Toronto case which is, I believe, the one you are referring to. Indeed in that case the question of the jurisdiction of the committee to effect that very order with respect to that property, the tearing down of that particular station, was an issue. So, from the point of view of the legal issue involved, we are right now before the federal court on that matter and it has not been resolved yet.

Mr. Flis: It is because of this jurisdictional problem that I am having such a frustrating time dealing with the various departments who are involved in the protection of heritage property, in moving ahead. Now, has CTC recommended to the Minister of Transport or to any other Minister for a change in regulations so that CTC could also look at the heritage value of the station in determining whether it can be altered or moved or demolished?

Mr. Whetstone: Frankly, I cannot answer that question. However, Dr. Heads or perhaps the president may wish to offer some . . .

Senator Marchand: Well, the problem is whether it is normally within the jurisdiction of the CTC to decide such a thing which is of a different nature than transport. There you enter a new field which is a problem of heritage. If you have an old railway station, for example, which should be preserved for other reasons than transport, well, the problem is whether it belongs to the CTC to decide that it is a historical monument. I do not know. Is it our responsibility or should it be our responsibility to be make any recommendation on this? This I am not sure about.

Mr. Flis: Herein lies the problem; no department wants to take the responsibility.

Senator Marchand: Well, the Secretary of State probably should take some responsibility.

Mr. Flis: The Canada Heritage Foundation has come out with a proposal whereby they are prepared to form a holding company for all these stations, so the minute the CTC rules that this station has heritage value or whatever, it would go over to this holding company. By moving into the holding company, it then becomes provincial jurisdiction and then the provincial laws take over. Has anyone at CTC studied this proposal from Canada Heritage Foundation, which has been on the books for a couple of years now, and could you share with us the merits of that proposal?

Senator Marchand: Maybe Mr. Gray, the Vice-President of the Commission can give some . . .

[*Traduction*]

M. Howard Wetston (avocat-conseil général, Commission canadienne des transports): Je dirai simplement, monsieur le président, qu'à propos de la question que vous avez soulevée ce matin, la Cour fédérale d'appel est actuellement saisie de la question du pouvoir qu'aurait la Commission canadienne des transports, et en particulier le Comité des transports ferroviaires, de traiter de cet aspect. C'est en fait une question de compétence, il s'agit de savoir si le Comité avait ou non le pouvoir de faire ce qu'il a fait dans cette circonstance. Je pense—je le confirmerai et si je me trompe, j'en aviserai le Comité permanent—que vous parlez de l'affaire de Toronto-Ouest. En fait, il n'était pas évident que le Comité était habilité à prendre cette ordonnance concernant ce bien et relative à la démolition de cette gare. Pour ce qui est des aspects juridiques, nous avons soumis l'affaire à la Cour fédérale, qui n'a pas encore pris de décision.

M. Flis: C'est parce qu'il s'agit d'un problème de compétence que j'ai énormément de difficulté à traiter avec les divers ministères responsables de la protection des biens du patrimoine. La CCT a-t-elle recommandé au ministre des Transports ou à un autre ministre de modifier les règlements afin de pouvoir examiner la valeur de la gare relativement au patrimoine avant de déterminer si elle peut être modifiée, déplacée ou démolie?

M. Whetstone: Franchement, je ne peux pas répondre à cette question. Cependant, M. Heads ou le président souhaiterait peut-être dire quelque . . .

Le sénateur Marchand: Le problème est en fait de savoir si normalement la CCT est habilitée à décider une telle chose, dont la nature est différente de celle des transports. On entre là dans un nouveau domaine, celui du patrimoine. S'il faut par exemple préserver une vieille gare pour des raisons autres que le transport, il s'agira de savoir si c'est à la CCT de décider que c'est un monument historique. Je ne le sais pas. Sommes-nous chargés, ou devrions-nous l'être, de présenter des recommandations à ce sujet? Je n'en suis pas sûr.

M. Flis: C'est là que se situe le problème; aucun ministère ne veut de cette responsabilité.

Le sénateur Marchand: Le Secrétariat d'État en voudrait peut-être.

M. Flis: La *Canada Heritage Foundation* a proposé de constituer pour toutes ces gares, une société de portefeuille à laquelle s'adresserait la CCT, lorsqu'elle déciderait qu'une gare est importante pour le patrimoine. En devenant société de portefeuille, elle relève de la compétence et donc des lois de la province. Quelqu'un de la CCT a-t-il examiné cette proposition de la *Canada Heritage Foundation*, qui existe déjà depuis quelques années, et pourriez-vous nous dire si elle vous paraît valable?

Le sénateur Marchand: M. Gray, vice-président de la Commission peut vous donner peut-être quelques . . .

[*Text*]

The Chairman: Mr. Gray.

Mr. J.T. Gray, Q.C. (President, Canadian Transport Committee): Mr. Chairman, I do not know whether I am going to shed much light on the question but I have a recollection that I had a visit from a representative of the Heritage Foundation in my office sometime during the last year. To my recollection that representative suggested that the foundation was going to make representations to the government for legislation covering this problem. I was asked for my personal advice, whether, if the government were to ask the Commission to be the adjudicator of what were heritage buildings in relation to railways, we would be prepared to assume that responsibility. I told him that under existing legislation I did not feel we probably had much jurisdiction over a railway property once it was no longer required for railway purposes. I said that I thought asking us to determine what were and what were not heritage buildings, would be somewhat of a departure from what we had done in the past, but I said I felt certain that if the government wished us to carry out that responsibility, we would be prepared to do our best.

The Chairman: Last question, Mr. Flis.

Mr. Flis: Then I will reserve my comment and hop over to my other topic which is the topic which I have raised here before with the Minister and other people and that is the topic of transporting dangerous goods, through the City of Toronto specifically, but also through other cities. As the witnesses probably are aware, we have a very effective lobby group in Toronto called M-TRAC. They claim they have the support of all the municipalities in Metropolitan Toronto, and are seeking to have the government build a new corridor north of Toronto to transport dangerous goods rather than carrying them through the city. Their argument is that Toronto has a specific problem because of the evacuation problem. Should an accident occur, such as it did in Mississauga, Toronto would have great difficulty evacuating thousands of people in a short space of time.

• 1215

I wonder if the chairman or someone could bring the committee up to date on the status of moving dangerous goods through the city of Toronto. Their other big concern is moving empty cars on the same tracks. They argue very strongly that moving empty cars that carry dangerous goods is just as dangerous, if not more dangerous, than moving full cars. I am wondering if anyone at CTC has any data or research on that, because I hear arguments both for and against.

Senator Marchand: I think Dr. Heads is in a position to answer that question, Mr. Chairman.

The Chairman: Dr. Heads.

Dr. Heads: Mr. Chairman, this has indeed been a problem for some time. A study was carried out last year by the regional office of the Railway Transport Committee in Toronto, in conjunction with Professor Ian Broughton from the University of Toronto. Their study was placed in the public domain, and questions were asked on this from interested

[*Translation*]

Le président: Monsieur Gray.

M. J.T. Gray, c.r. (président, Comité des transports canadiens): Monsieur le président, je ne sais pas si je vais pouvoir beaucoup vous éclairer sur cette question, mais je me souviens d'avoir eu l'an dernier la visite d'un représentant de la *Heritage Foundation* dans mon bureau. Il a dit que la fondation allait recommander au gouvernement d'adopter une loi traitant de cette question. Il m'a demandé si je pensais—au cas où le gouvernement chargerait la Commission de décider elle-même quels édifices ferroviaires devraient faire partie du patrimoine—si je pensais, dis-je, que nous serions disposés à assumer cette responsabilité. J'ai répondu que les lois actuelles ne semblaient pas nous donner une très grande compétence sur un bien ferroviaire une fois qu'il n'est plus requis à des fins de transport. J'ai dit qu'à mon avis nous demander de déterminer ce qui constituait ou non des édifices du patrimoine modifierait quelque peu ce que nous faisions par le passé, mais j'ai ajouté que très certainement si le gouvernement souhaitait que nous assumions cette responsabilité, nous serions disposés à faire de notre mieux.

Le président: Votre dernière question, monsieur Flis.

M. Flis: Je réserverai mon commentaire pour passer à l'autre question que j'ai déjà posée au ministre ainsi qu'à d'autres témoins, je veux parler du transport des produits dangereux à travers Toronto en particulier et d'autres villes aussi. Comme le savent sans doute les témoins, il existe à Toronto un groupe de pression très efficace intitulé M-TRAC. Il prétend être appuyé par toutes les municipalités de l'agglomération de Toronto, et il demande au gouvernement de construire un nouveau couloir au nord de la ville pour éviter de la traverser dans le transport des produits dangereux. L'argument du groupe est que la situation de Toronto exige une telle initiative, car en cas d'accident, comme celui de Mississauga, il serait extrêmement difficile d'évacuer des milliers de Torontois en peu de temps.

Le président ou quelqu'un d'autre pourrait-il dire au Comité où en est la question du transport des produits dangereux à travers Toronto. Leur autre grande préoccupation du groupe est le passage des wagons vides sur les mêmes voies. Il soutient que déplacer des wagons vides qui transportent habituellement des produits dangereux est aussi redoutable sinon plus que de faire passer des wagons pleins. Quelqu'un à la CCT a-t-il des renseignements ou des données sur cette théorie, à propos de laquelle j'entends des arguments contradictoires?

Le sénateur Marchand: M. Heads est en mesure de répondre, monsieur le président.

Le président: Monsieur Heads.

M. Heads: Monsieur le président, ce problème se pose en fait depuis quelque temps. L'an dernier, le bureau régional du Comité des transports ferroviaires à Toronto a entrepris une étude en collaboration avec M. Ian Broughton, professeur à l'Université de Toronto. Leurs travaux ont été publiés, et les parties intéressées ont posé certaines questions. Elles pouvaient

[*Texte*]

parties. The interested parties made their submissions to a deadline of, I think, the end of October, and their views have been expressed to us. The summary of submissions and the general thrust of the comments I think is fairly well known—that all the communities in the center of Toronto wanted to see the dangerous commodities moved to the north, and all the communities in the north did not want to see the dangerous commodities moved from the center of Toronto to their area.

The Railway Transport Committee has examined these submissions and has instructed staff to prepare a draft decision. The staff have prepared this draft decision. However, the committee has since been faced with another problem, which related to a tank car that had its end demolished as a result of a humping operation. The Railway Transport Committee is currently holding a public hearing on this and related matters in Toronto. My boss, Mr. Magee, the Chairman of the Railway Transport Committee, is chairing this. The hearing went on all last week, and is resuming, I think, tomorrow. I am afraid, Mr. Chairman, that I obviously cannot comment on a public hearing that is in process.

The Chairman: Thank you, Dr. Heads; and thank you, Mr. Flis.

Second round: Mr. Nowlan, 10 minutes at the most.

Mr. Nowlan: Okay, Mr. Chairman, very quickly, because actually Mr. Flis has covered a couple of points that I wanted to come up in the clean-up here. One of them is on the dangerous goods act. I just wanted to know what the status was—not the hearings, and not specifically the Toronto-Mississauga incident. Could you bring us up to date on the status of where the regulations are? There are several phases, and I must say I am a little confused as to just where we are at the moment as to proclaiming either the first or second or third set of regulations under the act. So could we have a comment on that first?

The Chairman: Dr. Heads.

Dr. Heads: Mr. Chairman, as you know, this is in the area of authority of Transport Canada, and I may not be able to give a complete response on this. But at the moment we are still regulating the movement of dangerous commodities by rail in accordance with our own regulations, in accordance with our red book.

• 1220

When Transport Canada proclaims the regulations, which it has not yet done, insofar as the railroad is concerned, the Canadian Transport Commission will continue to have the responsibility for all operations. Our jurisdiction will also be extended as a result of the Dangerous Goods Act and will cover the offering for shipment and packaging. The commission will have an expanded role which will allow it to go on to shippers' premises to monitor the loading, the unloading and the storage of dangerous products.

When the new regulations are proclaimed, there will also be penalties for violations, and the CTC will be responsible for

[*Traduction*]

soumettre leur mémoire jusqu'à la fin octobre, et elles nous ont fait part de leur position. On connaît bien je crois, les grandes lignes de leur mémoire et l'orientation générale de leurs remarques: tous les résidants du centre de Toronto veulent que le transport des produits dangereux se fasse par le nord, et tous les résidants du nord refusent que ces produits se déplacent du centre de la ville vers leurs agglomérations.

Le Comité des transports ferroviaires a examiné ces mémoires et demandé à son personnel d'élaborer un projet de décision, ce qui a été fait. Cependant, le comité a, depuis, été confronté à un autre problème, l'extrémité d'un wagon citerne ayant été démolie à la suite d'une opération de triage sur butte. Le Comité des transports ferroviaires, présidé par mon chef, M. Magee, tient actuellement des audiences publiques sur cette question et d'autres à Toronto. Les audiences se sont poursuivies toute la semaine dernière et elles reprendront demain. Monsieur le président, je crains de ne pouvoir évidemment pas faire de remarque sur des audiences publiques en cours.

Le président: Merci, monsieur Heads; je remercie aussi monsieur Flis.

Au deuxième tour, monsieur Nowlan avec 10 minutes au plus.

M. Nowlan: Très bien, monsieur le président, je serai très bref, car en fait M. Flis a déjà abordé certains des points que je voulais aborder. L'un concerne la Loi sur les produits dangereux. Je voulais savoir où l'on en était—je ne parle pas des audiences ni précisément de l'accident entre Toronto et Mississauga. Pouvez-vous nous dire où en sont les règlements? Il y a plusieurs phases, et je dois dire que je ne sais pas très bien où nous en sommes actuellement; s'agit-il de promulguer le premier, le deuxième ou le troisième groupe de règlements d'application de la loi? Pourriez-vous faire d'abord des remarques à ce sujet?

Le président: Monsieur Heads.

M. Heads: Comme vous le savez, monsieur le président, cette question relève de Transports Canada, et je ne peux donc pas vous donner une réponse exhaustive. Mais pour le moment nous continuons à réglementer le transport des produits dangereux par voie ferrée conformément à nos règlements et à notre livre rouge.

Lorsque Transport Canada promulguera les règlements, ce qu'il n'a pas encore fait, la Commission canadienne des transports continuera à être responsable de toutes les opérations, en ce qui concerne les chemins de fer. Notre sphère de compétence s'accroîtra aussi à cause de la Loi sur les produits dangereux, et nous serons aussi chargés d'examiner les propositions touchant l'expédition et l'emballage. Le rôle de la commission étant plus étendu, elle pourra se rendre dans les locaux des expéditeurs pour surveiller le chargement, le déchargement et l'entreposage des produits dangereux.

Lorsque les nouveaux règlements seront promulgués, des sanctions seront prévues pour les infractions, et la CCT sera

[*Text*]

this in the rail mode. As to the question of when these regulations are going to be proclaimed, I am afraid, Mr. Nowlan, I cannot really give you an answer because I do not know; but I would assure you that we are trying, to the best of our abilities, to fulfil our responsibilities in the rail mode in the meantime.

Mr. Nowlan: I appreciate that answer, because it has been a confusing story, and it has taken a long time between the Act and the various stages the regulations have gone through.

I have a last question on this, which you have almost answered. I presume your research and your analysis branches, or people, have been making the proper responses to the regulations as they have come up. They have been vetted by a lot of the carriers and I presume you are giving the benefit of your responses to those regulations to the Ministry. Are those responses public at the moment? Will they be public? What is the position there?

The Chairman: Dr. Head.

Dr. Head: Mr. Nowlan is correct: We have been responding at quite considerable lengths to the various draft regulations. I am not quite sure of the status of our responses. I imagine, in certain areas, shippers must be aware of what we are saying. I do not think that our responses are in the public record.

Mr. Nowlan: I want to continue with it, but I am glad that was part of the answer, because I am coming down again to the generality which was started by Mr. Flis in terms of research.

Having been a member of the committee on Transport for several years, I have seen various Ministers of Transport and the odd Chairman of this Canadian Transport Commission come along. In terms of public perception . . . which the politician, of course, obviously deals with from time to time, and which is not as acute for the Commission or the bureaucrat . . . and without reflection on any of the good people within it, the fact that the commission was headless for a year certainly, and some might say *de facto* for even longer, depending on how much one wanted to get into controversy, the thing has drifted. I am glad to see so many commission people here today. I am glad to see the Chairman, who seems to be in a resurrected role, as I say. I am looking forward to a full input; and I know, if the juices run right, he has the capacity to do it. Whether they are on dangerous goods or safety regulations for those affected, general regulations and research papers which are not confidential—anything in areas of public interest, I think, Mr. Chairman—would go a long way to elimiating some of the question marks and doubts that the public was, and certainly some politicians were, having about the vitality of the CTC. I was going to make that comment at the very end.

I have two last questions which, I guess, are within my 10 minutes. You mention enforcement. I am interested in Part III of the Estimates of the CTC. At page 20 there is a description of enforcement in the Air Transport section. On page 22 is set

[*Translation*]

responsable de cette question dans les transports ferroviaires. Je ne saurais vous dire, monsieur Knowlan, si ces règlements vont être promulgués, car je l'ignore; mais je peux vous assurer qu'entre-temps nous essayons de faire tout notre possible pour nous acquitter de nos responsabilités dans les transports ferroviaires.

M. Nowlan: J'apprécie cette réponse, car la situation n'était pas claire, et un certain temps s'est passé entre l'adoption de la loi et les diverses étapes des règlements.

J'ai une dernière question à ce sujet, à laquelle vous avez presque répondu. Je présume que vos services ou que votre personnel de recherche et d'analyse ont étudié les règlements au fur et à mesure. Ils ont été soigneusement examinés par un grand nombre de transporteurs, et je présume que vous informez le ministère du résultat de vos travaux. Sont-ils rendus publics actuellement? Le seront-ils? Qu'en pense-t-on là-bas?

Le président: Monsieur Head.

M. Head: Monsieur Nowlan a raison: nous avons consacré beaucoup de temps aux diverses versions des règlements. Je ne sais pas très bien où en sont nos travaux. Dans certaines régions, j'imagine que des expéditeurs doivent savoir quelle est notre position. Mais je ne pense pas qu'elle ait été rendue publique.

M. Nowlan: Je voudrais poursuivre cela, mais je suis content d'avoir eu cette réponse, car je reviens aux généralités abordées par M. Flis à propos de la recherche.

Étant membre du Comité des transports depuis plusieurs années, j'ai vu comparaître divers ministres des Transports et rarement le président de la Commission canadienne des transports. Quant à la perception par le public—dont les hommes politiques doivent évidemment se préoccuper de temps en temps, mais cela ne s'impose pas autant pour la commission ou pour les bureaucrates—et sans vouloir porter de jugement sur ces fonctionnaires, dont la qualité est certaine, le fait que la commission n'ait pas eu de chef pendant un an, ou depuis plus longtemps selon certains, (l'estimation peut être plus ou moins controversée) . . . les choses sont allées à la dérive. Je suis heureux de voir tant de membres de la commission ici aujourd'hui. Je suis heureux de voir son président, ressuscité pour ainsi dire. Je suis très impatient de le voir intervenir dans toutes ces questions et je sais que si tout va bien, il pourra le faire. Qu'il s'agisse des règlements sur les produits dangereux ou sur la sécurité, pour ceux qui sont concernés, des règlements généraux, des documents de recherche qui ne sont pas confidentiels—de tout ce qui peut intéresser le public, monsieur le président, son intervention contribuerait beaucoup à supprimer certaines questions, certains doutes dans l'esprit du public et chez certains hommes et femmes politiques au sujet de la vitalité de la Commission canadienne des transports. Je voulais réserver cette remarque pour la toute fin.

J'ai deux dernières questions et je ne dépasserai sans doute pas mes 10 minutes. Vous avez parlé de surveillance. J'en suis à la Partie III du budget de la CCT. À la page 20 il y a une description des fonctions de surveillance dans la section

[*Texte*]

out a table of cases referred to the RCMP; yet there is no similar table or section, as far as I could see, in regard to the railway, marine or other modes.

I am just wondering what is the explanation of why the RCMP are involved in the Air Transport side, whereas there does not seem to be anything in Part III of the blue book with regard to enforcement procedures or references to the RCMP in the other three modes. That was my second question. My last question is again on page 31, and this was covered indirectly by Mr. Ostiguy. He was talking about feed-freight assistance. I am talking about the program mentioned on page 31 of the At and East rates program for the movement of flour and grain out of Atlantic ports, and there is a statement that this program is being evaluated. I gather it is always in a continual state of evaluation. Is there any intent to come through with a public report as to the pluses and minuses, and to go through what we went through once before with suggestions on changing that At and East rate?

• 1225

The Chairman: For purposes of the record, I think it should be made clear whether the references to the RCMP are *vis-à-vis* safety, or the carrying out of decisions, orders and licences of the airlines. I do not know. I am not sure which it is.

Mr. Nowlan: This is why I asked the question, Mr. Chairman. The description of the enforcement section of Air Transport is on page 20, and that talks about licensing to a degree. It does not really mention safety. I was surprised when I turned to see the table, on page 22, that cases were referred to the RCMP, and there is nothing, other than the administrative action, that there was anything that really proceeded in a criminal way after the reference to the RCMP. The other point is that in the other three modes, there is no reference to enforcement.

The Chairman: I raised it, Mr. Nowlan, simply because of the fact that CTC does not have authority over air safety, and that is why I had the question in my mind. Mr. Gray.

Mr. J. Gray: Mr. Chairman, I am only going to deal with the part of the question that asks why we referred to the RCMP in the case of the air mode, and why we do not refer to them in relation to the other modes. Historically, the air committee has used the RCMP for assistance in enforcement of the Aeronautics Act and the air regulations, because quite often you are dealing with members of the public over which we normally do not have any jurisdiction. If, for example, you are trying to find out whether an air service is being operated illegally by someone who does not have a licence, you have to interrogate users of the alleged service. So, we have always used the RCMP to assist us. I might say that the water committee also uses the RCMP in similar circumstances to enforce its licensing on the Mackenzie River in the western Arctic.

The railway committee is in a different position, because primarily we are dealing with two railways—some others—and we have complete jurisdiction over those railways, so we

[*Traduction*]

consacrée aux transports aériens. À la page 22 il y a un tableau des cas référés à la GRC; or il n'existe pas de tableaux ou de sections semblables, pour autant que je sache, concernant les transports ferroviaires, maritimes ou autres.

Pourquoi la GRC est-elle mêlée aux transports aériens, alors que rien ne semble indiquer dans la Partie III du Livre bleu qu'il existe des procédures de surveillance ou des cas référés à la GRC dans les trois autres modes de transport. C'est ma seconde question. Ma dernière question porte sur la page 31, et M. Ostiguy l'a directement abordée. Il a parlé de la subvention du transport des aliments du bétail. Je parle du programme mentionné à la page 31, du programme de subventions dans la région Atlantique et dans l'Est pour le mouvement de farine et de grains depuis les ports de l'Atlantique, et il est indiqué que ce programme est en cours d'évaluation. C'est sans doute un processus continu. Envisage-t-on de rendre public un rapport sur les points forts et les points faibles, et d'examiner les suggestions que nous avions proposées pour modifier ces taux dans la région de l'Atlantique et dans l'Est?

Le président: Aux fins du compte rendu, il me semble qu'il faudrait préciser si les références à la GRC concernent la sécurité ou l'application de décisions, ordonnances et permis des lignes aériennes. Je ne le sais pas exactement.

M. Nowlan: C'est pourquoi j'ai posé cette question, monsieur le président. Dans les transports aériens, la rubrique «surveillance» est décrite à la page 20, et il y est aussi question des permis dans une certaine mesure. Il n'est pas vraiment fait mention de sécurité. J'ai donc été surpris de voir à la page 22 que des cas ont été renvoyés à la GRC, et il n'y a rien, à part l'initiative administrative . . . il ne semble pas y avoir d'activité illégale après le renvoi à la GRC. Par ailleurs, il n'est pas question de surveillance dans les trois autres modes.

Le président: J'ai soulevé cette question, monsieur Nowlan, car la CCT n'exerce pas d'autorité sur la sécurité aérienne. Monsieur Gray.

M. J. Gray: Monsieur le président, je vais seulement traiter de la partie de votre question où vous demandez pourquoi nous avons uniquement référé des cas à la GRC pour les transports aériens et pas pour les autres modes de transport. Depuis toujours, le Comité des transports aériens a demandé l'aide de la GRC pour faire appliquer la Loi sur l'aéronautique et les règlements sur les transports aériens, car très souvent nous traisons avec des membres du public sur lesquels nous n'avons normalement aucune compétence. Si vous essayez, par exemple, de déterminer si un service aérien est exploité illégalement par quelqu'un qui n'a pas de permis, vous devez interroger les utilisateurs dudit service. Nous avons donc toujours utilisé la GRC pour nous aider. Je pourrais dire que le Comité des transports par eau utilise aussi la GRC dans des circonstances semblables pour appliquer les normes relatives aux permis sur le Mackenzie, dans l'ouest de l'Arctique.

Le Comité des transports ferroviaires se trouve dans une situation différente, car essentiellement nous traitons avec deux compagnies de chemin de fer—et quelques autres—sur

[*Text*]

are in a position to deal with them internally ourselves, with our own inspectors and enforcement people. That is why we have the two types of approaches.

Mr. Nowlan: Fine.

The Chairman: Are you not going to comment on Mr. Nowlan's other statement, Mr. Gray?

Mr. Nowlan: My opening preamble.

Mr. J. Gray: No. If you wish me to deal with the At and East question . . .

Mr. Nowlan: Yes.

Mr. J. Gray: —I think the answer to the question is that the actual program is the responsiblity of Transport Canada, and we just adMinister the program. They make the regulations, draft the regulations; they set everything up. We just adMinister them after they have passed the regulations, so we would not have the primary responsiblity for reviewing the program.

Mr. Nowlan: I appreciate that in part, Mr. Chairman, but it says the program is being evaluated. When I see that in any of these blue books, especially in an area affected by the program, I naturally wonder about the purpose of evaluation, and/or the evaluation to find out if the program should be continued, restricted, or eliminated. That is why I asked the question. There was even a little Bill some time ago on At and East rates through the then Minister. I am just asking specifically if there is, presently, a study within CTC to evaluate the At and East rates, and if so is there a timetable for it, and is it going to be made public?

• 1230

Mr. J. Gray: We are, I understand, carrying out a little study of our administration of our responsibilities under the At and East Program, but that is just an internal study to see whether we are carrying out our job of adMinistering the program as efficiently as we should. It really does not go to the merits.

Mr. Nowlan: Yes, thank you.

The Chairman: Our final questioner of the day is Mr. Benjamin. Three minutes, please.

Mr. Nowlan: That was under 10 minutes.

Mr. Benjamin: Thirty minutes, yes.

Mr. Chairman, we might as well have Mr. McDonough move up here again. I suspect that most of the questions I have relate to the western region.

On the matter of the situation Calgary to Edmonton, VIA Rail, it is blatantly ridiculous that the train stops at South Edmonton and they dump the passengers off five or six miles from downtown. What is the status of that at the moment? I understand that CP Rail refuses, because they claim it will cost too much, to take those trains from South Edmonton to downtown Edmonton and connect at the CN VIA Rail station. What is the status of that? Does not the CTC have the authority to bloody well order CP Rail to do it? Otherwise,

[*Translation*]

lesquelles nous avons toute compétence, et nous pouvons donc traiter avec elles directement, avec nos inspecteurs et nos surveillants. Voilà pourquoi nous avons deux types d'approche.

M. Nowlan: Très bien.

Le président: Allez-vous faire une autre remarque sur ce qu'a dit par ailleurs M. Nowlan, monsieur Gray?

M. Nowlan: Mon introduction.

M. J. Gray: Non. Si vous voulez que je traite de la question de l'Atlantique et de l'Est . . .

M. Nowlan: Oui.

M. J. Gray: . . . la réponse à la question est que le programme relève en fait de Transports Canada, nous ne faisons que l'administrer. Le ministère promulgue les règlements, les rédige, il se charge de tout. Nous en assurons la gestion une fois qu'ils sont adoptés, et nous ne sommes donc pas essentiellement responsables de l'évaluation du programme.

M. Nowlan: D'accord, en partie, monsieur le président, mais il est indiqué que le programme est en cours d'évaluation. Lorsque je vois cela dans l'un de ces Livres bleus, surtout dans un domaine touché par le programme, je me demande naturellement quel est l'objet de l'évaluation, et s'il s'agit de déterminer s'il y a lieu de poursuivre, de limiter ou de supprimer le programme. C'est pourquoi j'ai posé cette question. Le ministre d'alors avait même proposé un petit bill il y a quelque temps sur les subventions dans la région Atlantique et dans l'Est. Je voudrais savoir si la CCT étudie actuellement ces subventions, et dans l'affirmative quand elle devrait terminer cette étude, et si elle va être rendue publique?

M. J. Gray: Nous effectuons actuellement une petite étude de l'application de nos responsabilités en vertu du programme de l'Atlantique et de l'Est, mais il s'agit simplement d'une étude interne pour voir si nous gérons le programme aussi efficacement qu'il le faudrait. Il n'est donc pas vraiment question des avantages.

M. Nowlan: Oui, merci.

Le président: Le dernier intervenant de la journée est M. Benjamin. Trois minutes, s'il vous plaît.

M. Nowlan: C'était moins de dix minutes.

M. Benjamin: Trente minutes, oui.

Monsieur le président, nous pourrions demander à M. McDonough de revenir ici. Je pense que la plupart des questions que je voudrais poser concernent la région de l'ouest.

A propos du trajet entre Calgary et Edmonton, et de VIA Rail, il est tout à fait ridicule que les trains s'arrêtent à Edmonton-sud et qu'ils laissent les passagers à cinq ou six milles du centre-ville. Qu'en est-il de cette situation actuellement? Je crois savoir que CP Rail refuse, estimant qu'il coûterait trop cher d'acheminer ces trains du sud au centre d'Edmonton et de faire la correspondance avec VIA Rail à la gare du CN. Qu'en est-il exactement? La CCT n'est-elle pas habilitée à exiger que CP Rail le fasse? Autrement, le trajet

[*Texte*]

that Calgary-Edmonton run becomes almost unusable for most passengers. They are not going to be attracted to take the train if they have to get off at South Edmonton and then take a bus to downtown. What is the situation on it? What action is the CTC planning? It is ridiculous that they do not go into downtown Edmonton. It is like what they used to do at Quebec City; CPR would go 90 miles per hour to Quebec City and then dump people off five miles out of town. That is being corrected. What about the situation from Calgary to Edmonton?

Senator Marchand: Mr. McDonough, will you answer this question? Were you listening?

Mr. McDonough: Yes. Mr. Chairman, there is presently a provisional service on the Calgary-Edmonton route. There has been an assessment of that, a report has been made on the first six months of operation. That was issued just recently, I believe within the last two weeks. If there are any specific questions on that operation, I will turn them over to Dr. Heads.

Mr. Benjamin: They get off at South Edmonton and take a bus or a taxi.

Mr. McDonough: Right. It is still an experimental, provisional service.

Mr. Benjamin: That is just bound to defeat the Calgary-Edmonton run.

Mr. McDonough: Let us see when the experimental period is over what the assessment of that is.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I am afraid we are going to lose out again on an obvious area for a high-speed intercity train that will attract people because it is downtown to downtown and they do not have to get off and get on a bus or a cab or have somebody meet them. I just hope the CTC will get tough on that. If the CPR does not like it, that is too damn bad.

On the matter of the assessment of branch lines and whether or not they are retained or abandoned, Mr. Chairman, through you to Mr. Marchand and Mr. McDonough, the grain-dependent branch lines were always classified as to what were light and what were medium and what were heavy grain lines, so part of the decision on their being grain-dependent was based on volumes moved. The Canadian Wheat Board requested western grain producers to increase production to hit certain volumes by the 1985-1986 crop year. I think they almost hit those volumes in the 1982-1983 crop year, which meant that what were low density lines became medium ones, and what were medium became heavy, and the heavy grain lines became even heavier because of the increased production. Should that not be of prime consideration in a decision to retain and to order the retention of a branch line and to put it in the basic network?

[*Traduction*]

Calgary-Edmonton devient pratiquement inutilisable pour la plupart des voyageurs. Ils ne veulent pas prendre le train s'ils doivent descendre à Edmonton-sud et utiliser ensuite un autobus pour le centre-ville. Que se passe-t-il à cet égard? Quelles initiatives envisage la CCT? Il est ridicule que les trains n'arrivent pas au centre-ville d'Edmonton. C'est comme ce qui se passait à Québec; les trains du CP allaient à 90 milles à l'heure à Québec pour laisser les voyageurs à cinq milles de la ville. On remédie à cela. Qu'en est-il entre Calgary et Edmonton?

Le sénateur Marchand: Voudriez-vous répondre à cette question, monsieur McDonough? Est-ce que vous écoutiez?

M. McDonough: Oui. Monsieur le président, il existe actuellement un service provisoire sur le trajet Calgary-Edmonton. Cela a été évalué, un rapport a été fait sur les premiers six mois d'utilisation. Ce rapport a été publié il y a deux semaines, je crois. Si vous avez des questions sur ce service, je demanderai à M. Heads d'y répondre.

M. Benjamin: Les voyageurs descendent du train à Edmonton-Sud et prennent un autobus ou un taxi.

M. McDonough: C'est exact. C'est encore expérimental, c'est un service provisoire.

M. Benjamin: De la sorte, le trajet Calgary-Edmonton est évidemment compromis.

M. McDonough: Nous verrons comment le service sera évalué une fois que la période expérimentale sera terminée.

M. Benjamin: Monsieur le président, j'ai peur que nous ne perdions encore une fois une possibilité évidente de liaison ferroviaire à grande vitesse entre deux centre-villes, car elle intéressera beaucoup de voyageurs s'ils n'ont pas à descendre d'un train pour prendre un autobus, ou un taxi ou pour se faire rencontrer par quelqu'un. J'espère que la CCT saura faire preuve de fermeté. Cela pourrait déplaire au CP. Eh bien, tant pis.

Quant à l'évaluation des lignes d'embranchement, et à la question de savoir s'il faut les conserver ou les abandonner, monsieur le président, et par votre intermédiaire monsieur Marchand et monsieur McDonough, les lignes d'embranchement dépendant des grains ont toujours été classées selon le trafic, faible, moyen ou grand; on décidait donc qu'elles étaient dépendantes du grain selon certains facteurs, dont les volumes transportés. La Commission canadienne du blé a demandé aux producteurs de grains de l'Ouest d'augmenter la production pour atteindre certains volumes d'ici l'année-récolte 1985-1986. Je pense qu'ils ont presque atteint ces volumes au cours de l'année-récolte 1982-1983, ce qui signifie que les lignes à faible densité sont devenues des lignes à densité moyenne, et que celles qui étaient moyennes sont devenues grandes, et que les lignes à grand trafic ont elles-mêmes un trafic encore plus grand à cause de l'accroissement de la production. Cela ne devrait-il pas être le facteur le plus important dans la décision d'ordonner le maintien de l'embranchement et de son inclusion au réseau de base?

[*Text*]

• 1235

The Chairman: Mr. McDonough:

Mr. McDonough: Thank you, Mr. Chairman. For clarification, Mr. Benjamin, I might get you to explain what you mean by "light and heavy" density, and ask whether or not you have a figure in mind or whether you are talking about them being grain dependent—the primary movement being grain.

Mr. Benjamin: I do not have the figures in my memory but as I recall, all the way from Mr. Justice Emmett Hall right on, regarding what came to be called "grain dependent lines", the early abandonments were based on . . . well they were low density. I mean, aside from any other factors, that they were low density lines. But with the increase in grain production they are no longer low in volume. The movement on some of the branchlines which would have been prime candidates for abandonment five or ten years ago are now moving one and a half, two, two and a half times more volume over the same line. And there is nothing to lead anyone to believe that will lessen; in fact, it may increase even more. So when you have to look down the road 15 or 20 years at least, that would be all the more reason to order a retention of, and to put into the basic network, a branch line, would it not?

Mr. McDonough: Yes. I think that when we examine those branch lines at the hearings what we are trying to assess is whether the line is uneconomic today and likely to continue to be uneconomic. We hear representations as to the increased volume on those lines.

Mr. Benjamin: With Bill C-155 and consultants aside from Mr. Snavely and Mr. Gilson, two or three of them before this committee said that the $650 million, based on the rail costing accepted by the government , was it anywhere from $50 to $120 million too generous. That was the figure, was it not? But in any event, with this Western Grain Transportation Act, is it not economic to keep those lines?

Mr. McDonough: That, Mr. Chairman, we will have to assess as we deal with these lines in the future. There are no lines in prairie Canada today where there are outstanding applications to abandon. There are lines which come up for reassessment in the next year or so.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, on the rail line relocation and, specifically, in the case of Regina, there have been many who have said right from Day One that regarding the relocation around the north part of the city, nobody was objecting to the principle behind it but that it was not being moved out far enough. There have been demands from various parts of the community in northwest and northeast Regina. Looking 20, 25 or 30 years down the road, with the growth of the city we are going to end up with the same thing. There will be housing and commercial development on the other side of the tracks again. Has the Commission taken a second look at where the proposed location is as of now? Has it re-examined and looked at the possibility of locating that line at least another mile, or

[*Translation*]

Le président: Monsieur McDonough.

M. McDonough: Merci, monsieur le président. Monsieur Benjamin, pour ma propre gouverne, pourriez-vous expliquer ce que vous entendez par ligne à «faible ou à grand trafic»? Pouvez-vous nous donner des chiffres? S'agit-il de lignes tributaires du transport des grains, si l'on considère le grain comme le principal produit transporté?

M. Benjamin: Je n'ai pas les chiffres en mémoire, mais si je me rappelle tout ce qui a été dit, en remontant jusqu'au juge Emmett Hall, au sujet des lignes tributaires du transport des grains, les premières décisions d'abandonner des lignes étaient fondées sur . . . leur faible trafic. Il s'agissait effectivement de lignes à faible trafic, si on ne tient pas compte des autres facteurs. Mais avec l'augmentation de la production céréalière, ce n'est plus le cas. Certains de ces embranchements qui auraient été les premiers abandonnés il y a 5 ou 10 ans, connaissent maintenant un trafic d'une fois et demie à deux fois et demie plus élevé, et rien ne permet de croire que cela ne continuera pas. Cela peut même s'accentuer. Donc s'il faut envisager la situation d'ici 15 ou 20 ans, vous avez toutes les raisons voulues pour ordonner le maintien de ces embranchements et pour les inclure au réseau de base, n'est-ce pas?

M. McDonough: Oui. Ce que nous faisons lors des audiences, c'est de tenter d'évaluer si les lignes sont économiques ou non aujourd'hui et si elles continueront à l'être. Nous recevons également des observations sur l'augmentation du trafic sur ces mêmes lignes.

M. Benjamin: Si on en juge par l'étude du projet de loi C-155 et par ce qu'ont dit deux ou trois experts-conseils autres que MM. Snavely et Gilson devant le Comité, le chiffre de 650 millions de dollars établi en fonction des coûts acceptés par le gouvernement était beaucoup trop généreux, d'environ 50 à 120 millions de dollars. C'est bien le chiffre donné, n'est-ce pas? Quoi qu'il en soit, avec la présentation de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, est-ce qu'il ne devient pas plus économique de maintenir ces lignes en service?

M. McDonough: Monsieur le président, il nous faudra en décider lorsque nous étudierons ces lignes plus tard. Actuellement, nous n'avons aucune demande d'abandon qui soit à l'étude pour quelque ligne que ce soit des Prairies. Certaines d'entre elles, cependant, doivent être réévaluées d'ici un an ou deux.

M. Benjamin: Monsieur le président, en ce qui concerne la relocalisation des lignes de chemins de fer et plus particulièrement, le cas de Regina, beaucoup ont dit dès le début qu'ils ne s'opposaient pas à la relocalisation de la ligne dans le nord de la ville, mais que les voies n'étaient cependant pas suffisamment éloignées. Des demandes ont été faites par des groupes de résidants du nord-ouest et du nord-est de Regina. Dans 20, 25 ou 30 ans, si la ville continue à croître, on se retrouvera dans le même bourbier. Vous verrez qu'il y aura des logements et des commerces qui se seront construits des deux côtés de la voie. La Commission s'est-elle penchée une seconde fois sur la relocalisation telle quelle est proposée? S'est-on demandé s'il était possible d'éloigner la voie d'encore un mille, ou même

[*Texte*]

up to two miles further out—all the way around the Ipsco plant, north of it and northeast of it—so that we are not faced with this again? That is, whoever is around 20 years from now is not faced with it.

The Chairman: Mr. McDonough.

Mr. McDonough: Mr. Chairman, the relocation application by the City of Regina in the last week, I understand, has passed by the provincial government and is back to city council. We will likely receive an application from the City of Regina in the not too distant future. On that, we will have to hold a public hearing and, at that time, I would imagine Mr. Benjamin will be making representations, and maybe they will be such as you have made here today.

• 1240

Mr. Benjamin: They may or may not be, but the question is—I will make it a double-barrelled one . . .

The Chairman: I thought you might.

Mr. Benjamin: —one for Mr. McDonough and one for Mr. Heads, to complete a question I asked Mr. Heads earlier.

Mr. McDonough, is it not correct, though, that regardless of what is in the application of the City of Regina and the Province of Saskatchewan, the CTC has the final authority to order where that track will be located?

Mr. Heads, is it not true that the CTC has the authority to order VIA Rail to adjust its schedule so it could include flag stops—and I am talking about between Winnipeg and Edmonton?

Mr. McDonough: On the first barrel of Mr. Benjamin's question, the relocation project is an agreement that exists between the province and the railways and the city. We do not have the authority to go beyond approving that or disapproving that. We cannot tell the railways where to put their lines.

Mr. Benjamin: You have in other instances.

The Chairman: Dr. Heads.

Dr. Heads: Thank you, Mr. Chairman.

If I could give an answer to the question asked by Mr. Benjamin earlier, the Municipality of Raymore has made a request to the RTC for a flag stop. The request has been directed to VIA. We have not had a reply yet. The request from Raymore is supported by several surrounding communities. We have nothing on record from Ituna at this point. We do not have any authority to re-establish the service. However, once the service is re-established, we would have the authority to determine a flag stop.

The Chairman: Thank you very much, Dr. Heads.

Thank you, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: We could use another day with this.

[*Traduction*]

deux, pour qu'elle dépasse l'usine Ipsco, par le nord ou le nord-est, de sorte que les habitants ne soient pas aux prises avec le même problème dans 20 ans?

Le président: Monsieur McDonough.

M. McDonough: Monsieur le président, la demande de relocalisation de la ville de Regina est passée entre les mains du gouvernement provincial la semaine dernière, puis est revenue au conseil municipal. Nous-mêmes recevrons sans doute une lettre officielle de la ville de Regina d'ici peu. À cet égard, nous tiendrons des audiences publiques, et j'imagine qu'à ce moment-là, M. Benjamin voudra nous présenter ses doléances, comme il l'a fait en bonne partie aujourd'hui.

M. Benjamin: Peut-être que oui, peut-être que non. Ma question sera à deux volets . . .

Le président: Je le pensais bien.

M. Benjamin: . . . et s'adressera à M. McDonough et à M. Heads, pour compléter une question que j'ai déjà posée à M. Heads plus tôt.

Monsieur McDonough, n'est-il pas vrai que quelle que soit la teneur de la demande provenant de la ville de Regina et de la province de la Saskatchewan, c'est la Commission de transport qui a le dernier mot en ce qui concerne l'endroit où sera localisée la voie de chemin de fer?

Monsieur Heads, n'est-il pas vrai que la Commission est habilitée à ordonner à VIA Rail de rajuster son horaire pour y inclure des arrêts sur demande—et je parle d'arrêts entre Winnipeg et Edmonton?

M. McDonough: Pour ce qui est du premier volet de la question, le projet de relocalisation est en fait un accord conclu entre la province, les chemins de fer et la municipalité. Nous n'avons pas l'autorité pour approuver ou désapprouver quoi que ce soit. Nous ne pouvons obliger les chemins de fer à installer leurs voies où que ce soit.

M. Benjamin: Vous l'avez pourtant déjà fait.

Le président: Monsieur Heads.

M. Heads: Merci, monsieur le président.

Pour répondre à M. Benjamin, la municipalité de Raymore a demandé à la Commission d'être incluse aux arrêts facultatifs, demande qui a été transmise à VIA et pour laquelle nous n'avons pas encore reçu de réponse. La demande de Raymore a reçu l'appui de plusieurs municipalités environnantes. Nous n'avons encore rien reçu officiellement de la part d'Ituna à cette date-ci. Il n'est pas dans nos attributions de réinstaurer le service. Cependant, une fois ce dernier réinstauré, nous aurions l'autorité voulue pour décider que cette municipalité peut constituer ou non à bénéficier d'un arrêt sur demande.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Heads.

Merci, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: On pourrait passer une autre journée là-dessus.

[*Text*]

The Chairman: With that . . .

Mr. Benjamin: Half a day?

The Chairman: —I simply wanted to ask of you and Mr. Nowlan and colleagues on the government side of the table if you are agreeable to have a steering committee Tuesday morning at 10.30. Would you check with Mr. Mazankowski and let me know?

With that, I would like to thank the witnesses for their appearance here. I think we have had a rather lively session today.

I would also wish to thank members of the committee and our staff for their assistance today. Thank you all very much.

The committee is adjourned until . . .

Senator Marchand: The delegation thanks you, Mr. President, and all the Hon. Members. It was really a very interesting discussion for me. It is a friendly atmosphere. Be at ease—if ever you want to get in touch with the commission or you need our help, you are welcome, every one of you—including Pat.

The Chairman: Thank you very much, sir.

With that, the committee is adjourned until Thursday, March 29, 1984 at 9.30 a.m., when we shall consider votes relating to the surface transportation program under Transport Canada. The meeting is adjourned until Thursday.

[*Translation*]

Le président: Là-dessus?

M. Benjamin: Une demi-journée?

Le président: . . . je voulais simplement vous demander à vous, à M. Nowlan et à nos collègues du gouvernement si vous étiez disposés à vous réunir en comité directeur mardi matin, à 10h30. Pourriez-vous vérifier auprès de M. Mazankowski et m'aviser de sa réaction?

Là-dessus, je voudrais remercier les témoins d'avoir comparu aujourd'nui. La séance d'aujourd'hui a été assez animée.

Je remercie également les membres du Comité ainsi que notre personnel de toute l'aide qu'ils nous ont fournie. Merci beaucoup à tous.

La séance est levée jusqu'à . . .

Le sénateur Marchand: Monsieur le président, et tous les membres du Comité, ma délégation et moi-même vous remercions. La discussion d'aujourd'hui m'a fort intéressé. De plus, l'ambiance était agréable. Soyez à l'aise: si jamais vous voulez communiquer avec la Commission et avez besoin de notre aide, vous êtes tous les bienvenus, chacun d'entre vous, y compris Pat.

Le président: Merci beaucoup, monsieur.

Cela dit, je déclare la séance levée jusqu'à jeudi, 29 mars 1984, à 9h30. Nous étudierons alors les crédits ayant trait au transport de surface sous la rubrique Transports Canada. La séance est levée jusqu'à jeudi.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 11

Thursday, April 5, 1984

Chairman: Maurice A. Dionne

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 11

Le jeudi 5 avril 1984

Président: Maurice A. Dionne

Transport

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Transports

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

RESPECTING:

Main Estimates 1984-85: Votes 85, 90, 95, 100, 105, 110 and L115—Surface Transportation Program under TRANSPORT

CONCERNANT:

Budget principal 1984-1985: Crédits 85, 90, 95, 100, 105, 110 et L115—Programme des transports de surface sous la rubrique TRANSPORTS

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

Second Session of the Thirty-second Parliament, 1983-84

Deuxième session de la trente-deuxième législature, 1983-1984

Canada Post Postage paid
Postes Canada Port payé
Book rate
Tarif des livres
K1A 0S9
OTTAWA

If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnements et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

From the Canadian Transport Commission:

The Honourable Jean Marchand, President;

Mr. L.G. Potvin, Executive Director, Air Transport Committee;

Dr. G. Hariton, Executive Director, Research Branch;

Mr. H.I. Wetston, General Counsel;

Mr. J.M. McDonough, Senior Commissioner, Western Division;

Dr. John Heads, Executive Director, Railway Transport Committee;

Mr. J.T. Gray, Q.C., Vice-President.

De la Commission canadienne des transports:

L'honorable Jean Marchand, président;

M. L.G. Potvin, directeur exécutif, Comité des transports aériens;

M. G. Hariton, directeur exécutif, Direction de la recherche;

M. H.I. Wetston, avocat conseil;

M. J.M. McDonough, commissaire principal, Division de l'Ouest;

M. John Heads, directeur exécutif, Comité des transports par chemin de fer;

M. J.T. Gray, c.r., vice-président.

Available from the Canadian Government Publishing Centre, Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

En vente: Centre d'édition du gouvernement du Canada, Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 11

Thursday, April 5, 1984

Chairman: Maurice A. Dionne

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule nº 11

Le jeudi 5 avril 1984

Président: Maurice A. Dionne

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Transport

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transports

RESPECTING:

Main Estimates 1984-85: Votes 85, 90, 95, 100, 105, 110 and L115—Surface Transportation Program under TRANSPORT

CONCERNANT:

Budget principal 1984-1985: Crédits 85, 90, 95, 100, 105, 110 et L115—Programme des transports de surface sous la rubrique TRANSPORTS

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

Second Session of the

Thirty-second Parliament, 1983-84

Deuxième session de la

trente-deuxième législature, 1983-1984

36239—1

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Maurice A. Dionne

Vice-Chairman: Robert Bockstael

MEMBERS/MEMBRES

Les Benjamin
Eva Côté
Pierre Deniger
Jesse Flis
Michael Forrestall
Hon. Don Mazankowski
J. Patrick Nowlan
Charles Turner

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Maurice A. Dionne

Vice-président: Robert Bockstael

ALTERNATES/SUBSTITUTS

John Campbell (*LaSalle*)
Léopold Corriveau
Jack Ellis
Len Gustafson
Maurice Harquail
Gérald Laniel
Bill McKnight
Paul McRae
Marcel Ostiguy
Sid Parker

(Quorum 6)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 69(4)(*b*):

On Thursday, March 29, 1984:
Mr. Parker replaced Mr. Benjamin;
Mr. Althouse replaced Mr. Kristiansen.

On Tuesday, April 3, 1984:
Mr. Benjamin replaced Mr. Parker.

On Thursday, April 5, 1984:
Mr. Parker replaced Mr. Althouse.

Conformément à l'article 69(4)*b*) du Règlement:

Le jeudi 29 mars 1984:
M. Parker remplace M. Benjamin;
M. Althouse remplace M. Kristiansen.

Le mardi 3 avril 1984:
M. Benjamin remplace M. Parker.

Le jeudi 5 avril 1984:
M. Parker remplace M. Althouse.

Published under authority of the Speaker of the
House of Commons by the Queen's Printer for Canada

Available from the Canadian Government Publishing Centre, Supply and
Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre
des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

En vente: Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, APRIL 5, 1984
(13)

[*Text*]

The Standing Committee on Transport met at 9:41 o'clock a.m. this day, the Vice-Chairman, Mr. Bockstael, presiding.

Members of the Committee present: Mr. Bockstael, Mrs. Côté, Messrs. Deniger, Flis and Mazankowski.

Alternates present: Messrs. Campbell (*LaSalle*) and Parker.

Witnesses: *From the Department of Transport*: Mr. Nick Mulder, Administrator, Canadian Surface Transportation Administration; Mr. W.J. Pascal, Director, Planning Finance & Administration; Mr. R. Tittley, Director General, Rail Passenger and Mr. V.W. Barbeau, Deputy Administrator, Canadian Surface Transportation Administration.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference, dated Tuesday, February 21, 1984, relating to the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1985. (*See Minutes of Proceedings, Tuesday, March 13, 1984, Issue No. 7*)

By unanimous consent, the Committee considered Votes 85, 90, 95, 100, 105, 110 and L115—Surface Transportation Program under TRANSPORT.

The witnesses answered questions.

At 11:02 o'clock a.m., the sitting was suspended.

At 11:12 o'clock a.m., the sitting resumed.

Questioning was resumed;

At 12:18 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 5 AVRIL 1984
(13)

[*Traduction*]

Le Comité permanent des transports se réunit, ce jour à 9 h 41, sous la présidence de M. Bockstael (*vice-président*).

Membres du Comité présents: M. Bockstael, Mme Côté, MM. Deniger, Flis et Mazankowski.

Substituts présents: MM. Campbell (*LaSalle*) et Parker.

Témoins: *Du ministère des Transports*: M. Nick Mulder, administrateur, Administration canadienne des transports de surface; M. W.J. Pascal, directeur, Planification, finances et administration; M. R. Tittley, directeur général, Services ferroviaires—Voyageurs; M. V.W. Barbeau, administrateur adjoint, Administration canadienne des transports de surface.

Le Comité reprend l'examen de son ordre de renvoi du mardi 21 février 1984 relatif au Budget principal de l'année financière se terminant le 31 mars 1985. (*Voir procès-verbal du mardi 13 mars 1984, fascicule n° 7*)

Par consentement unanime, le Comité met en délibération les crédits 85, 90, 95, 100, 105, 110 et L115—Programme des transports de surface inscrits sous la rubrique TRANSPORTS.

Les témoins répondent aux questions.

A 11 h 02, le Comité interrompt les travaux.

A 11 h 12, le Comité reprend les travaux.

L'interrogatoire des témoins se poursuit.

A 12 h 18, le Comité suspend les travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(*Recorded by Electronic Apparatus*)

[*Texte*]

Thursday, April 5, 1984

• 0939

The Vice-Chairman: I will call this meeting to order. This committee can hear evidence without a quorum being present, provided there are representatives from the government party and the Official Opposition. There being that minimum requirement fulfilled, I now will proceed.

• 0940

We shall resume consideration of our reference relating to the Main Estimates for the fiscal year ending March 31. I shall call Votes 85, 90, 95, 100, 105, 110 and L115, Surface Transportation, under Transport.

TRANSPORT

A—Department—Surface Transportation Program

Vote 85—Surface Transportation—Operating expenditures . $27,386,000.

Vote 90—Surface Transportation—The grants listed in the Estimates and contributions.....$310,877,000.

Vote 95—Payments to CN Marine Inc. and Canadian National Railway Company.....$164,707,000.

Vote 100—Payments to VIA Rail Canada Inc. in respect of the costs of the management.....$679,400,000.

Vote 105—Payments to reimburse, in accordance with regulations.....$2,000,000.

Vote 110—Payments in accordance with terms and conditions approved by Treasury Board.....$2,000,000.

Vote L115—To authorize the Minister to acquire in trust for Her Majesty.....$13,226,000.

The Vice-Chairman: The proper procedure is to consider each vote at a time. However, if the committee wishes to consider these votes together, then we ask for unanimous consent. Is there unanimous consent that we consider all these votes at the same time?

Some Hon. Members: Agreed.

The Vice-Chairman: It is agreed. Before calling the witnesses, I would draw attention to a letter we received from the Saskatchewan Rural Development, addressed to our chairman. It concerns Issue 146, handling of western grain. They state:

We received a copy of the House of Commons report prepared by the Standing Committee on Transport, dated November 30, 1983.

The report erroneously lists Saskatchewan Rural Affairs, Planning & Research Branch, Government of

TÉMOIGNAGES

(*Enregistrement électronique*)

[*Traduction*]

Le jeudi 5 avril 1984

Le vice-président: Je déclare la séance ouverte. Le Comité peut entendre les témoignages sans quorum, à condition qu'il y ait des représentants du parti au gouvernement et de l'Opposition officielle. Puisque cette condition est remplie, nous allons pouvoir commencer.

Nous reprenons l'étude de notre ordre de renvoi portant sur le Budget de l'année financière se terminant le 31 mars, et notamment les crédits 85, 90, 95, 100, 105, 110 et L115, sous la rubrique Transports de surface, ministère des Transports.

TRANSPORTS

A—Ministère—Programme des transports de surface

Crédit 85—Transports de surface—Dépenses de fonctionnement.....$27,386,000.

Crédit 90—Transports de surface—Subventions inscrites au Budget et contributions .....$310,877,000.

Crédit 95—Paiements à CN Marine Inc. et à la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada.....$164,707,000.

Crédit 100—Paiements à VIA Rail Canada Inc. relativement aux coûts de la direction de cette société..... $679,400,000.

Crédit 105—Versements de remboursement, conformément à la réglementation.....$2,000,000.

Crédit 110—Paiements conformément aux conditions approuvées par le Conseil du Trésor.....$2,000,000.

Crédit L115—Pour autoriser le Ministre à acheter en fiducie au nom de Sa Majesté.....$13,226,000.

Le vice-président: La procédure exige normalement que nous examinions chaque crédit individuellement. Cependant si le Comité souhaite étudier ces crédits tous ensemble, nous pouvons le faire, à condition qu'il y ait consentement unanime. Je demande donc s'il y a consentement unanime pour que nous étudiions ces crédits tous ensemble?

Des voix: D'accord.

Le vice-président: J'ai donc votre accord. Avant de passer la parole aux témoins, je voudrais attirer votre attention sur une lettre que nous avons reçue de la Direction du développement rural de la Saskatchewan—*Saskatchewan Rural Development*—lettre adressée à notre président. Il s'agit du fascicule 146, et de la manutention des céréales dans l'Ouest. Je lis:

Nous avons reçu copie du rapport de la Chambre des communes du Comité permanent des transports, daté du 30 novembre 1983.

Le rapport fait à tort état d'un mémoire présenté au Comité permanent par les Affaires rurales de la Saskatche-

[*Texte*]

Saskatchewan, as presenting a brief to the Standing Committee.

The brief was presented by the Saskatchewan Association of Rural Municipalities. The research paper, prepared by our department, was only used as background material by the Association. This paper has been reprinted commencing on page 146A:389 of your document. The views expressed are those of the researcher and should not be interpreted as the views of the Department or the Provincial Government.

I trust this will clarify the source of the printed material.

It is signed by D.V. Gilewich, Deputy Minister.

I believe the proper procedure would be to have this recorded in today's proceedings as a correction or a clarification of the submission that was made in November. Are you agreed that that is the process we should follow?

Some Hon. Members: Agreed.

Mr. Mazankowski: Whatever you say, Mr. Vice-Chairman.

The Vice-Chairman: Then that will be recorded in today's proceedings and evidence.

I now call on Mr. Nick Mulder, Administrator of the Canadian Surface Transport Administration. I may at this time point out that he has with him: Mr. V.W. Barbeau, Deputy Administrator; Mr. Robert Tittley, Director General, Rail Passenger; and Mr. W.J. Pascal, Director, Surface Planning Finance and Administration.

Mr. Mulder, do you have a preliminary statement, or do you want us to proceed with questions immediately?

Mr. N. Mulder (Administrator, Canadian Surface Transportation Administration, Department of Transport): No, Mr. Chairman, we have no opening statement. We are pleased to be here. Because of the bells, we missed it twice, and because it is the third time at bat, I have nothing to say.

The Vice-Chairman: Mr. Mazankowski, do you wish to proceed with questioning at this time?

Mr. Mazankowski: Certainly, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: Please proceed.

Mr. Mazankowski: I want to welcome Mr. Mulder. I was going to ask him what took him so long in getting here, but I guess he has answered that question.

Mr. Chairman, I would like to ask Mr. Mulder some questions about the flood of advertising that has been going on with respect to Canada's rail expansion, advertising which I suggest is misleading, inaccurate and has certainly not reflected some of the facts which are now emerging. I would like to get down to some very basics.

[*Traduction*]

wan, Direction de la planification et de la recherche, du gouvernement de la Saskatchewan.

Ce mémoire a de fait été présenté par l'Association des municipalités rurales de la Saskatchewan. Il se trouve que cette association a utilisé un travail de recherche rédigé par notre ministère. Ce document est reproduit dans votre fascicule à partir de la page 146A:389. Il ne fait qu'exprimer le point de vue de l'auteur et non pas celui du ministère du gouvernement de la province.

Je suis certain que cette mise au point vous permettra vous-même de faire la rectification.

Cette lettre est signée par le sous-ministre, M. D.V. Gilewich.

Je crois que la procédure veut que cette lettre soit lue pour le procès-verbal de la séance d'aujourd'hui, pour correctif concernant le mémoire présenté au mois de novembre. Êtes-vous d'accord pour qu'il en soit ainsi?

Des voix: D'accord.

M. Mazankowski: Comme il vous plaira, monsieur le vice-président.

Le vice-président: Cette lettre figurera donc aux Procès-verbaux et témoignages de la séance d'aujourd'hui.

Je vais donc maintenant passer la parole à M. Nick Mulder, administrateur, Administration canadienne des transports de surface. Je peux d'ailleurs déjà vous indiquer quelles sont les personnes qui l'accompagnent: M. V.W. Barbeau, administrateur adjoint, M. Robert Tittley, directeur général, Services ferroviaires-voyageurs, et M. W.J. Pascal, directeur, Planification, finances et administration.

Monsieur Mulder, avez-vous une déclaration liminaire à faire, ou préférez-vous que nous commencions tout de suite les questions?

M. N. Mulder (administrateur, Administration canadienne des transports de surface, ministère des Transports): Non, monsieur le président, nous n'avons aucune déclaration à faire. Nous sommes heureux de pouvoir témoigner. En raison de ces sonneries nous avons déjà manqué deux séances, celle-ci est donc la troisième à laquelle nous avons été convoqués, et je n'ai rien à dire.

Le vice-président: Monsieur Mazankowski, est-ce que vous voulez commencer la période des questions?

M. Mazankowski: Certainement, monsieur le président.

Le vice-président: Allez-y.

M. Mazankowski: Je voudrais souhaiter la bienvenue à M. Mulder. Je voulais justement lui demander pourquoi il avait eu besoin de tant de temps pour venir à nous, mais je pense qu'il a déjà répondu à cette question.

Monsieur le président, je voudrais demander à M. Mulder un certain nombre de choses sur toute cette publicité qui nous a inondés, et où il est question de l'expansion ferroviaire canadienne, publicité dont je dirais qu'elle induit en erreur, qu'elle est émaillée d'inexactitudes, et qu'elle ne rend certainement pas compte de ce que nous pouvons de facto constater. Mais, allons droit au coeur du sujet.

[*Text*]

First, I would like Mr. Mulder to tell the committee how much money has been spent on this kind of advertising to date, how much is budgeted to be spent, and how often we will have an update. We had the Minister here a couple of weeks ago, and he admitted that the $16.5 billion investment was not going to take place, that the trend line was clearly established that it was going to be less than that. It had been known for some time, but the advertising continued in the same vein.

We talked about 375,000 jobs earlier. I see in *Maclean's* magazine that is now reduced to 300,000 jobs. When we had the railways in front of us, with all the spin-off and giving a very liberal multiplier effect, the best we could come up with was about 155,000 jobs. The railway certainly did not argue with that.

• 0945

I would like some clarification on this, Mr. Mulder. There are a lot of questions there. But I think it is incumbent on you to provide us with some honest answers, because we have been getting conflicting answers from the Minister. He says one thing here and one thing in the House. I do not expect you to get in that fray, but surely someone has the facts, and we would like to have them.

The Vice-Chairman: Mr. Mulder.

Mr. Mulder: Mr. Chairman, if I may, in view of the series of questions that Mr. Mazankowski asked . . . first of all, though, before getting into specifics, it was the Cabinet which decided last year, besides the regular communications activities, also to undertake advertising. So that was a question of government policy; that was not just a question of certainly the department or even the Minister himself just deciding to do it. That was an explicit decision by Cabinet to improve the understanding by the people in the West of the Bill, and secondly also to indicate to people across the country the benefits that could be derived from the passage of the Bill, or since the passage of the Bill, to make sure the industrial benefits are maximized.

The specific figures—I believe the very first figure, Mr. Chairman, Mr. Mazankowski asked about was how much we spend on advertising. If I may just generalize that question—because there are different types of advertising that in a sense we have been doing. For example, during 1983-84 we put out two brochures that went to every western farmer, where they were given a description of, for example, the February policy statement of last year. We gave them the details of what the government was proposing that would be before Parliament. We also did a summary of the Act not too long ago. We are working on another brochure that spells out in more detail the benefits and how people particularly in the West—the industries could take advantage of the benefits by, for example, dealing with the Department of Regional Industrial Expansion, and so on.

[*Translation*]

J'aimerais d'abord demander à M. Mulder de nous dire quelles ont été les sommes dépensées pour cette publicité, quel budget est prévu et à quel rythme nous serons tenus au courant des mises à jour de ce budget. Le ministre, qui a témoigné il y a quelques semaines, a reconnu, de son côté, que l'on n'investirait pas 16,5 milliards de dollars comme on l'avait prévu. Toutes les prévisions indiquent que l'investissement sera moindre que cela. Nous le savions depuis un certain temps, et pourtant nous constatons que l'on continue à faire de la publicité comme si de rien n'était.

Nous avons également parlé de 375,000 emplois. Je vois dans *Maclean's* que ce chiffre est réduit à 300,000. Lorsque les sociétés de chemin de fer ont témoigné, le chiffre maximum auquel nous ayons pu parvenir, en tenant compte des retombées et d'un effet multiplicateur calculé très largement, était d'environ 155,000 emplois. En tous les cas, les chemins de fer n'ont pas contesté ce chiffre.

Je voudrais donc quelques éclaircissements là-dessus, monsieur Mulder. J'ai toute une liste de questions ici. Mais je crois qu'il vous appartient de nous donner quelques réponses honnêtes là-dessus, étant donné que le ministre nous fait des déclarations contradictoires. Il ne dit pas la même chose en comité et à la Chambre. Sans vouloir vous mêler à quoi que ce soit, je suis sûr que vous avez certains des chiffres, et vous pourriez nous les communiquer.

Le vice-président: Monsieur Mulder.

M. Mulder: Monsieur le président, si vous le permettez, et étant donné les questions posées par M. Mazankowski . . . tout d'abord, avant d'entrer dans les détails, je dirai que c'est le Cabinet qui a décidé l'an dernier, au-delà du budget des communications, d'entreprendre cette campagne publicitaire. Il s'agit donc là d'une politique du gouvernement lui-même. Ce n'est donc pas le Ministère, ni même le ministre lui-même, qui en aurait décidé de son propre chef. Dans l'esprit du Cabinet, il s'agissait de mieux faire comprendre l'esprit du projet de loi dans l'Ouest, et deuxièmement, de faire savoir à tous les Canadiens ce que leur apporterait cette nouvelle loi, ou depuis l'adoption de la loi, s'assurer que l'industrie en tire tout le profit possible.

Quant aux chiffres, monsieur le président, M. Mazankowski a d'abord demandé quelle somme nous avions consacrée à cette publicité. Je vais donner une réponse générale à la question, étant donné les différentes catégories de publicité à laquelle nous nous sommes livrés. C'est ainsi qu'au cours de l'exercice 1983-1984, nous avons publié deux brochures que chaque agriculteur dans l'Ouest a reçues à domicile, et où nous expliquons par exemple le contenu de la déclaration d'intention politique du mois de février de l'an dernier. C'est-à-dire que nous expliquions aux agriculteurs ce que le gouvernement avait proposé au Parlement. Il n'y a pas très longtemps nous avons également fait un résumé de la loi. Nous prévoyons une autre brochure qui explique plus en détail tous les avantages que l'on pourra en retirer, dans l'Ouest notamment, si les industries veulent par exemple s'adresser au ministère de l'Expansion industrielle régionale, entre autres.

[*Texte*]

We also have been doing communications, and in a sense, I suppose, as broadly defined, advertising, where we have had members of our staff and some consultants go out to groups in the West, small towns and villages, some larger centres, and so on; and those have incurred costs. And finally, of course, we are also doing—I think that was a question Mr. Mazankowski referred to—a question of advertising, both in western papers and indeed in some cases across the country, about the benefits of the Bill and the potential impact.

The total of all those activities that I am talking about—press releases, brochures, staff follow-up with communities out West, advertising, the cost associated, for example, with work we had to do for the passage of the Bill here and associated activities . . . all that amounted to about $3 million last year. I do not have with me right now the exact breakdown of what we would have spent up until March 31, which was just completed a few days ago, as to how much would there have been for the type of advertising I think the Hon. Member is referring to. I could certainly obtain that information and, Mr. Chairman, if that is satisfactory to you and Mr. Mazankowski, I could write a letter to the clerk and provide that information.

So that has to do with the advertising.

Mr. Mazankowski: On that point, there is an ad in *Maclean's* magazine dated April 2. How much have you budgeted for that kind of advertisement for this year?

Mr. Mulder: I do not have . . .

Mr. Mazankowski: A figure of $900,000 has been thrown around. Where did that figure come from?

Mr. Mulder: There is a figure of $900,000 which was an extra supplementary estimates amount. I think it is in Supplementary (C) . . .

Mr. Mazankowski: So that brings it up to $3.9 million.

Mr. Mulder: But that includes, for example, even work, Mr. Mazankowski, if I may—we have started work to put together displays that are going to county fairs and to big city fairs. For example, there is the fair in Calgary . . .

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I find it incredible that we are doing all this sort of thing in an *ad hoc* way and we do not have any fiscal framework. We are dealing with estimates; the expenditure of money. In a very simple and fundamental question like that, Mr. Chairman, I find it incredible that we cannot get an answer for it.

Mr. Mulder: Mr. Chairman, if I may, and Mr. Mazankowski, I said the total figure was $3.2 billion. I do not have right now . . .

Mr. Mazankowski: For last year.

Mr. Mulder: Yes, for 1983-84. And the advertising paid for that . . .

Mr. Mazankowski: We are dealing with 1984.

[*Traduction*]

Nous avons également fait faire des exposés et des présentations, que l'on peut de façon générale faire entrer dans cette catégorie de campagne publicitaire, puisque certains de nos fonctionnaires et certains consultants sont allés dans l'Ouest où ils ont fait des exposés devant des groupes, dans des villes et villages, etc.; il a fallu évidemment payer pour tout cela. Et finalement, bien sûr—je pense que cela répond plus particulièrement à la question de M. Mazankowski—nous faisons également de la publicité, dans le strict sens du terme, à la fois dans des journaux de l'Ouest et du reste du Canada, pour faire connaître les bienfaits que l'on pourra attendre de cette loi.

Au total—lorsque l'on ajoute les communiqués de presse, les brochures, les exposés faits dans les localités de l'Ouest, la publicité, le travail fait en relation avec la présentation et l'adoption du projet de loi—tout cela se monte à 3 millions de dollars pour l'an dernier. Je n'ai pas avec moi le détail de ce que nous aurions dépensé au 31 mars, ce tableau vient d'être fait il y a quelques jours, et il permettrait effectivement de dire à l'honorable député ce qui a été consacré à la publicité dont il parlait. Je pourrais certainement obtenir le chiffre, monsieur le président, et vous le faire parvenir par écrit au bureau de votre greffier.

Voilà donc pour cette publicité.

M. Mazankowski: Il y a dans le numéro du 2 avril de *Maclean's* une publicité. À combien se monte ce budget pour cette année?

M. Mulder: Je n'ai pas . . .

M. Mazankowski: On a parlé de 900,000$. D'où venait ce chiffre?

M. Mulder: Il y a effectivement un chiffre de 900,000$ qui correspond à un poste du budget supplémentaire. Je crois que c'est dans le fascicule (C) . . .

M. Mazankowski: Cela porte donc le total à 3,9 millions de dollars.

M. Mulder: Mais cela inclurait également, par exemple, monsieur Mazankowski, ce que nous préparons pour des foires, à la campagne et dans les grandes villes. Il y a par exemple à Calgary une foire . . .

M. Mazankowski: Monsieur le président, je trouve absolument incroyable que tout cela ne se fasse pas «en bonne et due forme», et que nous n'ayons pas de cadre budgétaire. Il est pourtant bien question du budget; du budget des dépenses. Or, il est impossible d'obtenir une réponse à une question aussi simple et aussi fondamentale que celle-là; monsieur le président, cela me dépasse.

M. Mulder: Monsieur le président, si vous le permettez, et monsieur Mazankowski, j'ai parlé d'un total de 3,2 milliards de dollars. Je n'ai pas en ce moment . . .

M. Mazankowski: Pour l'an dernier.

M. Mulder: Oui, 1983-1984. Et la publicité . . .

M. Mazankowski: Nous parlons de 1984.

[*Text*]

Mr. Mulder: No. The advertising cost for the *Maclean's* insert was budgeted out of 1983-84 . . .

Mr. Mazankowski: I see.

Mr. Mulder: What we have budgeted for 1984-85 is $1.3 million. But it is not just advertising. It includes, again, for example, a brochure that would go to various groups . . .

Mr. Mazankowski: What is that figure, again?

Mr. W.J. Pascal (Director, Planning Finance and Administration, Transport Canada): For 1984-85 it is $1.3 million.

Mr. Mazankowski: What does that include?

Mr. Pascal: That includes . . .

• 0950

Mr. Mazankowski: That is for advertising and promotion in conjunction with Bill C-155 or the railway expansion program. Is that correct?

Mr. Pascal: Yes. There are three aspects to the $1.3 million. The first aspect deals with some of the technical work that is still going on to quantify the economic benefits; the second dimension of it deals with a program of providing factual information on the Bill in western Canada through fairs and exhibitions; and a third part would deal with those advertisements in the magazines.

Mr. Mazankowski: So, just to recap the figures, you used the figure of $3.2 million for 1983-84.

Mr. Pascal: For 1983-84.

The Vice-Chairman: I observed that Mr. Mulder said $3.2 billion and I . . .

Mr. Mazankowski: I am sorry; it is million. Okay.

The Vice-Chairman: We will correct that.

Mr. Mazankowski: I know that he can stretch it, but not quite that much.

Mr. Mulder: I believe I was thinking back to the $3.2 billion we had for the whole Crow package. That is how I got it confused.

Mr. Mazankowski: Okay. We have $3.2 million and $1.3 million over the two years so we are talking about $4.5 million, right?

Mr. Mulder: Yes. Mr. Chairman, if I may, that is not just for advertising.

Mr. Mazankowski: No. I know that.

Mr. Mulder: All right.

Mr. Mazankowski: Advertising and promotion. It is a pretty . . .

Mr. Mulder: And information exchange and staff work and so on.

Mr. Mazankowski: Yes. Okay.

[*Translation*]

M. Mulder: Non. La publicité faite dans *Maclean's* par exemple a été prélevée sur le budget de 1983-1984 . . .

M. Mazankowski: Je vois.

M. Mulder: Nous avons un budget de 1,3 million de dollars pour 1984-1985. Mais cela dépasse la stricte publicité. Je le répète cela comprend également une brochure qui serait diffusée auprès de divers groupes . . .

M. Mazankowski: Quel est encore le chiffre?

M. W.J. Pascal (directeur, Planification, finances et administration, Transports Canada): Pour 1984-1985, 1,3 million de dollars.

M. Mazankowski: Cela comprend quoi?

M. Pascal: Cela comprend . . .

M. Mazankowski: Cela concerne la publicité et le travail de promotion en rapport avec le projet de loi C-155 ou le programme d'expansion ferroviaire. Est-ce bien cela?

M. Pascal: Oui. Il y a trois volets pour l'utilisation de 1,3 million de dollars. Il y a d'abord tout un travail technique encore en cours, visant à quantifier le bénéfice économique que l'on en retirera; deuxièmement, nous avons un programme qui vise à diffuser l'information concernant cette loi, dans l'ouest du Canada, dans des foires et expositions; troisièmement, il y a toute cette publicité dans les revues et magazines.

M. Mazankowski: Récapitulons donc: vous venez de citer un chiffre de 3,2 millions de dollars pour 1983-1984.

M. Pascal: Pour l'exercice 1983-1984.

Le vice-président: J'ai remarqué que M. Mulder a parlé de 3,2 milliards . . .

M. Mazankowski: Excusez-moi, il s'agit de millions. Très bien.

Le vice-président: Nous ferons la correction.

M. Mazankowski: Je sais que c'est assez élastique, mais pas tout de même à ce point.

M. Mulder: Sans doute que je pensais aux 3,2 milliards de dollars que nous avions pour toute la législation du Pas du Nid-de-Corbeau. Voilà ce qui m'a induit en erreur.

M. Mazankowski: Très bien. Cela fait donc 3,2 millions et 1,3 million de dollars pour deux ans, au total 4,5 millions de dollars, n'est-ce pas?

M. Mulder: Oui. Monsieur le président, si vous le permettez, cela ne concerne pas uniquement la publicité.

M. Mazankowski: Non. Je le sais.

M. Mulder: Très bien.

M. Mazankowski: Publicité et promotion. Cela fait tout de même . . .

M. Mulder: Et échanges d'information, travail de sensibilisation, etc.

M. Mazankowski: Très bien.

[*Texte*]

You said that it is to create a better understanding. How can you say that when you have conflicting information? The March 10 *Financial Post* article says you are going to have 375,000 jobs; April 2 says 300,000 jobs. We dropped 75,000 jobs at the snap of a finger. You talk about $16.5 billion on March 10. Here you are talking about billions of dollars. You are all over the mat on this thing, and it is creating confusion and it is fulfilling the suspicions and the doubts that have always been in the minds of westerners about the fact that this was a package that was overstated, that it is a package in which it was believed at the start there would be sufficient loopholes for the railways to weasel out of their investment commitments as has been suggested.

The Minister in fact told us in this committee that the figure of $12.5 billion or maybe $13 billion is more accurate today than $16.5 billion.

The job question: How do you define a job? What do you mean by a job? You talk about jobs; then you talk about person-years. This is the most confused and convoluted propaganda machine I have ever seen. Westerners are not that stupid.

The Vice-Chairman: Mr. Mulder.

Mr. Mulder: Mr. Chairman, to deal with some specific points that Mr. Mazankowski raised just by way of explanation, last December we decided we needed to update the figures that we had obtained roughly two years before from the railways in which the initial $16.5 billion . . .

Mr. Mazankowski: When was that?

Mr. Mulder: We decided to do that at the end of November, early December in 1983.

Mr. Mazankowski: After the Bill was passed?

Mr. Mulder: Just when the Bill was being passed.

Mr. Mazankowski: I see. That is very interesting.

Mr. Mulder: We decided we had to update those figures because we needed one for the Act, because, as you know, there is provision in the Act where the railways have to indicate their investment plans for the past year, the current year and the future year. We had to work with the railways on that so we decided at the same time also to ask them to do a revision for the longer term.

That work was started and the work as a matter of fact is not even quite completed yet. We have a draft of two parts of it and I think we will have the whole report together next week with . . .

Mr. Mazankowski: What do you mean by a job?

Mr. Mulder: Pardon me?

Mr. Mazankowski: What is a job?

[*Traduction*]

Vous parlez de mieux faire comprendre les propositions du gouvernement. Comment cela peut-il se faire alors que l'on reçoit des messages contradictoires? Le *Financial Post* du 10 mars, parle de 375,000 emplois; le 2 avril on parle de 300,000 emplois. Cela fait donc 75,000 en moins en l'espace d'un clin d'oeil. Vous parlez vous-même de 16,5 milliards de dollars le 10 mars. Vous vous emmêlez en parlant de milliards et de millions aujourd'hui. Vous ne savez plus très bien où vous en êtes, et cela nourrit la méfiance et les doutes que les habitants de l'Ouest ont toujours eus sur les chiffres qui leur étaient présentés; ils ont toujours pensé que l'on surestimait largement l'affaire, et qu'il y aurait toujours des échappatoires permettant aux chemins de fer de se défiler et de ne pas respecter leurs promesses d'investissements.

Le ministre nous a lui-même dit que 12,5 milliards ou 13 milliards de dollars seraient un chiffre aujourd'hui plus juste que ces 16,5 milliards de dollars.

La question de l'emploi: comment définissez-vous un poste? Que voulez-vous dire lorsque vous parlez d'un emploi? D'un côté vous parlez d'emplois, et d'un autre d'années-personnes. Nous avons ici affaire à la plus confuse et à la plus complexe des entreprises de propagande. Les habitants de l'Ouest ne sont pas si bêtes que cela.

Le vice-président: Monsieur Mulder.

M. Mulder: Monsieur le président, je vais essayer de clarifier certains des points avancés par M. Mazankowski. Au mois de décembre dernier, par exemple, nous avons constaté qu'il fallait mettre à jour les chiffres que nous avions obtenus deux années auparavant des chemins de fer, et où les 16,5 milliards de dollars d'origine . . .

M. Mazankowski: De quelle date s'agit-il?

M. Mulder: Nous avons décidé de faire cela à la fin du mois de novembre, au début du mois de décembre 1983.

M. Mazankowski: Après l'adoption du projet de loi?

M. Mulder: Au moment de son adoption.

M. Mazankowski: Je vois. Voilà qui est très intéressant.

M. Mulder: Nous avons décidé qu'il fallait remettre à jour les chiffres, étant donné qu'il nous en fallait un pour la loi, puisqu'il y a dans celle-ci une disposition disant que les chemins de fer doivent présenter un plan d'investissement pour l'année passée, l'année en cours et l'année à venir. Il a fallu que nous prenions contact avec les chemins de fer pour cela, et en même temps nous leur avons demandé de revoir leurs prévisions à long terme.

Tout ce travail de remise à jour n'est pas encore complètement terminé. Nous avons déjà une ébauche de deux premières parties, et je pense que nous aurons l'ensemble du rapport la semaine prochaine . . .

M. Mazankowski: Que signifie un emploi?

M. Mulder: Excusez-moi?

M. Mazankowski: Qu'est-ce qu'un emploi?

[*Text*]

Mr. Mulder: Well, okay. So first of all that is for the information end. We do not have finally the latest information yet.

The job: We have always talked, certainly officials have, about person-years.

Mr. Mazankowski: That is not what the ads say.

Mr. Mulder: No, I know, because copy editors and so on, for some reason or other, confuse person-years with jobs. I would be the first to admit that a person-year is not necessarily a job. It could be, but quite often it is not because you could have 12 people working for one month: that is one person-year, but it is 12 jobs for one month. So the way in which it has always been done by the editorial people and so on is that it is too confusing to talk about a person-year; that is statistical gobbledegook so we will call it a job. The technical word is a person-year.

The latest figures we have on the jobs are somewhere in the range of 300,000 to 350,000 direct and indirect person-years. All right? That again is being finalized and will be done sometime over the next week or so. We will be submitting the report to the Minister with the latest information, and then it will be up to the Minister to decide how much circulation he will give to that report.

• 0955

Mr. Mazankowski: Over what period of time?

Mr. Mulder: The information, the . . .

Mr. Mazankowski: No, the 300,000 jobs.

Mr. Mulder: I think the latest estimate is 350,000 person-years, but again that is not a final one, so I would not want to leave that impression. That is on the period from 1982-1992, so it also includes jobs that have been created. To some extent some of them may have already disappeared, because a construction project starts and then it finishes and it moves on to another site. Some people move with that project team, others do not.

Mr. Mazankowski: In your ad, you say that there is $500 million worth of electronic and technology equipment.

Mr. Mulder: Right. Yes.

Mr. Mazankowski: What is it? Where is it going to be purchased from? Is it Canadian? When it is going to be purchased? What are you talking about?

Mr. Mulder: The investment plans from the railway show that there is well over $500 million worth of electronic and signalling equipment that they will have to buy over a period of 10 years. Also, we know from the past history of the purchasing policy of the railways that most of that electronic and signalling equipment would be bought outside of Canada, in the United States, Japan and Europe. What we are trying to do is to work with the railways and western firms in western Canada to make sure that more of that equipment, over the longer term, is manufactured and supplied by the western

[*Translation*]

M. Mulder: Très bien. C'est une question d'information. Nous n'avons pas pour le moment les derniers chiffres.

L'emploi: nous avons toujours parlé, du moins les hauts fonctionnaires, d'années-personnes.

M. Mazankowski: Ce n'est pas ce dont il est question dans votre publicité.

M. Mulder: Non, je le sais, cela vient du fait que le personnel de rédaction, pour une raison ou une autre, confond année-personne et emploi. Je serais le premier à reconnaître qu'une année-personne n'est pas nécessairement un poste. Cela peut l'être, mais la plupart du temps ça ne l'est pas; ainsi, 12 personnes qui travaillent un mois, font une année-personne. En raison de la façon dont travaille le personnel de rédaction, il est trop compliqué de parler d'années-personnes; c'est du jargon statistique, et nous parlons d'emplois. Mais le terme technique est évidemment année-personne.

Les derniers chiffres que nous avons à ce sujet sont de l'ordre de 300,000 à 350,000 années-personnes directes ou indirectes. Nous aurons les derniers calculs dans une semaine environ. Nous ferons le rapport au ministre, en fonction de nos derniers chiffres, et ce sera à lui ensuite de décider de la diffusion qu'il voudra donner au document.

M. Mazankowski: De quelle période s'agit-il?

M. Mulder: Cette information . . .

M. Mazankowski: Non, je parle des 300,000 emplois.

M. Mulder: Je crois que le dernier chiffre estimatif parle de 350,000 années-personnes, mais je le répète ce n'est pas un chiffre définitif, je tiens à le dire. Il s'agit de la période qui va de 1982 à 1992, l'on compte donc des emplois qui ont déjà été créés. Dans une certaine mesure, certains d'entre eux ont peut-être déjà disparu, car certains chantiers sont maintenant terminés, et les choses évoluent. Certains employés restent avec l'équipe de tel projet, d'autres pas.

M. Mazankowski: Dans votre publicité, vous dites que l'on prévoit l'achat de 500 millions de dollars de matériel électronique et technique.

M. Mulder: Oui.

M. Mazankowski: De quoi s'agit-il? Où ce matériel sera-t-il acheté? Au Canada? Quand sera-t-il acheté? De quoi parlez-vous exactement?

M. Mulder: Les projets d'investissement des chemins de fer prévoient l'acquisition de plus de 500 millions de dollars de matériel de signalisation et de matériel électronique, sur une période de 10 ans. Les contrats d'approvisionnement des chemins de fer, traditionnellement, font appel pour l'essentiel à des fournisseurs de l'extérieur du Canada, des États-Unis, du Japon et d'Europe. Nous essayons donc maintenant de faire en sorte qu'une plus grande partie de cet équipement, à long terme, soit fabriqué et fourni par des firmes de l'Ouest aux chemins de fer. C'est ainsi que le ministère de l'Expansion

[*Texte*]

firms to the railways. For example, in Manitoba we have a consortium of firms that the Department of Regional Industrial Expansion is working with to see if they can collectively meet the railway specifications for certain electronic and signalling equipment.

So, instead of that equipment again being bought in the United States, or Japan, and so on, it would in future years be bought from western firms. This is where the $75 million Western Industrial Development Program is a trigger program. It will provide money to those firms to do research and development, to expand their facilities, or to make some test products, and so on.

Mr. Mazankowski: So where did the $12.5 billion or $13 billion investment figure come from?

Mr. Mulder: That is the update, as I indicated previously, Mr. Chairman, the update of the earlier work.

Mr. Mazankowski: The $16.5 billion then is more likely to be in the neighbourhood of $12 billion or $12.5 billion, is that correct?

Mr. Mulder: Yes, $12.5 billion. Roughly $1 million is inflation, roughly $2 billion is due to changes in plans by CN—I am rounding off figures . . . and roughly $1 billion is due to changes in plans in CP. But, I want to stress this, in a number of those cases it is not a cancellation of the project in the future, it is just pushing it ahead further.

Mr. Mazankowski: Deferral—something like deferred maintenance, which never gets done.

Mr. Mulder: No, in some cases, for example, there is . . . Again, we do not have a final figure yet, but the double-tracking program of CN instead of being done, I think, in a period of five years will be done in a period of seven years now . . . so it falls out of 1992 and goes into 1993-1994.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I think we are getting somewhere. I appreciate Mr. Mulder's frankness. There are so many figures bandied around and thrown around so loosely. The other day the Minister in the House got up and said that there was $1.1 billion of new investment taking place in . . .

Mr. Mulder: 1984.

Mr. Mazankowski: —well, that is not right, not in western Canada.

Mr. Mulder: No.

Mr. Mazankowski: It is $646 million. Would you agree with that figure?

Mr. Mulder: I am not familiar with what the Minister said, but the $1.1 billion refers to the railway investments by both railways throughout the country.

Mr. Mazankowski: Throughout the country, that is right, and of that, $646 million is invested in western Canada.

Mr. Mulder: Yes.

[*Traduction*]

industrielle régionale est en pourparlers avec un groupe de firmes du Manitoba, en vue de les amener à produire du matériel qui réponde aux critères des chemins de fer, dans le domaine électronique et dans le domaine de la signalisation.

Cela nous permettrait donc, au lieu d'importer des États-Unis ou du Japon, de nous adresser, à l'avenir, à des fabricants de l'Ouest. C'est ainsi qu'il faut concevoir les 75 millions de dollars du Programme de développement industriel de l'Ouest, comme étant un programme de lancement. Cela donnera des fonds aux entreprises qui veulent faire de la recherche et du développement, agrandir leurs installations ou lancer des produits pilotes, etc.

M. Mazankowski: D'où vient ce chiffre de 12,5 milliards ou 13 milliards pour les investissements?

M. Mulder: C'est la mise à jour, comme je l'ai dit, monsieur le président, de ce qui avait été prévu auparavant.

M. Mazankowski: Ces 16,5 milliards de dollars seront donc sans doute plus près de 12 ou de 12,5 milliards, n'est-ce pas?

M. Mulder: Oui, 12,5 milliards. Il faut prévoir un million pour l'inflation, deux milliards en gros pour des modifications dans les plans du CN—j'arrondis les chiffres—et environ un milliard de dollars pour des modifications de plans au CP. Mais, je tiens à le souligner, un certain nombre de ces modifications ne sont pas du tout une annulation du projet, mais simplement un report.

M. Mazankowski: Un report—par exemple dans le domaine de l'entretien, où certaines choses ne sont jamais faites.

M. Mulder: Non, dans certains cas, il s'agit . . . Nous n'avons pas de chiffre final là-dessus, mais le programme de doublement des voies du CN, au lieu de se faire sur une période de cinq ans, se fera en sept ans . . . c'est ainsi que l'on dépasse 1992, et l'on arrive à 1993-1994.

M. Mazankowski: Monsieur le président, je pense que nous allons y arriver. J'apprécie beaucoup la franchise de M. Mulder. On a tellement l'habitude de citer les chiffres à tort et à travers. L'autre jour, à la Chambre, le ministre a pris la parole et a parlé d'un nouvel investissement de 1,1 milliard de dollars . . .

M. Mulder: Pour 1984.

M. Mazankowski: . . . eh bien, ce n'est pas exact, pas du moins dans l'ouest du Canada.

M. Mulder: Non.

M. Mazankowski: Il s'agit de 646 millions de dollars. Êtes-vous d'accord avec ce chiffre?

M. Mulder: Je ne sais pas ce que le ministre a dit, mais ce 1,1 milliard de dollars concerne des investissements ferroviaires des deux compagnies de chemins de fer dans tout le pays.

M. Mazankowski: Dans tout le pays, effectivement, dont 646 millions dans l'ouest du Canada.

M. Mulder: Oui.

[*Text*]

Mr. Mazankowski: When you get right down to it, CP, for example, is investing roughly $90 million more this year than they did last year.

Mr. Mulder: Where, across the country?

Mr. Mazankowski: Across the country.

Mr. Mulder: No, I believe the figure is higher than that.

Mr. Mazankowski: I have their figures right in front of me, which say that in 1983 they spent $355 million in their rail capital program, in 1984 it is estimated at $450 million. So that certainly does not . . . and that is taken out of the *Western Producer* not very long ago—Thursday, February 2.

Mr. Mulder: On my figures of a year ago it is up about $100 million. Anyway . . .

Mr. Mazankowski: Really, it is not all that substantial, that is the point that I am making. The fact of the matter is that what is happening here is while . . . We had representations from the pools just the other day, indicating that with the increased, or anticipated increased, tonnage and with that tonnage over the 31.5 million tonnes going at full commercial rates, the producers' share vis-à-vis the government's share is going to increase more dramatically than that which was projected when we were dealing with the Bill. Would you agree with that?

Mr. Mulder: The latest estimate seems to be that the movement during this crop year will be about 33.5 million or 34 million tonnes.

• 1000

Mr. Mazankowski: That is right.

Mr. Mulder: The estimate is billed in at 31.5, so there will have to be an adjustment. This is being checked finely with the lawyers; the farmers will only be asked to pay seven-twelfths of that, since for the first five-twelfths of this crop year, the bill had not been passed and the Crow rate was still in effect.

Mr. Mazankowski: Okay. Would you not agree that, given those circumstances, it would be assumed that the increase in the hands of the farmer would be roughly 5% more than originally anticipated and that the government's share would be approximately 7% lower than originally anticipated because of two things—because of the reduced inflation on the one hand and the increase that is going to be borne by the producers because of the increase in tonnage above and beyond the 31.5 million tonnes.

Mr. Mulder: I cannot comment on those figures, Mr. Chairman and Mr. Mazankowski. I do not know where the hon. Member obtained them. I have not seen any of those figures over the last week or so.

Mr. Mazankowski: Well, the pools are saying . . .

Mr. Mulder: In their calculations, yes.

[*Translation*]

M. Mazankowski: Et si vous regardez de près, CP, par exemple, investit 90 millions de plus cette année que l'an dernier.

M. Mulder: Pour tout le Canada?

M. Mazankowski: Oui.

M. Mulder: Je crois que le chiffre est plus élevé que cela.

M. Mazankowski: J'ai leurs chiffres ici, et en 1983 ils ont dépensé 355 millions de dollars dans leur programme d'investissement ferroviaire, et le chiffre estimatif de 1984 est de 450 millions de dollars. Cela ne fait pas . . . j'emprunte ces chiffres au *Western Producer*, du jeudi 2 février.

M. Mulder: Par rapport à mes chiffres d'il y a un an, cela fait environ 100 millions de plus. En tout cas . . .

M. Mazankowski: Tout ce que je voulais dire, c'est que ça n'est pas beaucoup. Donc, tandis que . . . L'autre jour, les pools se sont plaints de ce que la part versée par le producteur, pour le transport, va augmenter beaucoup plus que ce que l'on avait prévu au moment de la discussion du projet de loi. Cela tient aux quantités au-delà des 31,5 millions de tonnes qui devront être transportées au tarif commercial normal. Êtes-vous d'accord avec cela?

M. Mulder: Les derniers chiffres semblent indiquer, pour cette campagne agricole-ci, un transport aux alentours de 33,5 à 34 millions de tonnes.

M. Mazankowski: Exactement.

M. Mulder: Les calculs prévisionnels ont été faits sur 31,5 millions de tonnes, et il faudra donc procéder à un ajustement. On est en train d'en discuter le détail avec les avocats; les agriculteurs n'auront à payer que les sept douzièmes de ce supplément, puisque les premiers cinq douzièmes de la campagne agricole correspondent à un moment où la loi n'était pas encore adoptée et où le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau était encore en vigueur.

M. Mazankowski: Très bien. Dans ce cas, on peut penser que l'agriculteur aura 5 p. 100, en gros, de plus à verser, et le gouvernement 7 p. 100 de moins que prévu; d'une part en raison d'une inflation inférieure à ce qui était prévu, et d'autre part du fait que les producteurs vont être obligés de payer pour tout ce qui dépasse les 31,5 millions de tonnes.

M. Mulder: Je ne peux rien dire sur ces chiffres, monsieur le président. Je ne sais pas d'où l'honorable député les tire. Pour ma part, et au cours des dernières semaines, je ne les ai vus nulle part.

M. Mazankowski: Les pools nous disent que . . .

M. Mulder: Je sais que ce sont leurs calculs.

[*Texte*]

Mr. Mazankowski: Well, the pools are saying in their calculations, based upon the same tonnage figures that you have given, 33.0 to 33.4 million tonnes, that the anticipated freight rate paid by the shippers in the forthcoming year, will be 25% higher than the rates currently in effect and it was originally assumed that that increase would be about 20% higher and that, on the other hand, it is anticipated that the freight rate paid by the government will be approximately 7% lower than in the current year because of the . . .

Mr. Mulder: Inflation is less.

Mr. Mazankowski: That is right. That is correct. Now, if you adjust it with the seven-twelfths figure, that may vary that somehow.

Mr. Mulder: Right.

I am going to go on, Mr. Chairman, if I may. The CTC is currently working on it. The Senior Grain Transportation Committee will be meeting in Winnipeg in Friday. One of the items on the agenda is to come up with the latest estimate on their part as to what the movement would be for this crop year. The CTC is obligated by the end of April to provide to the government and to the industry, the estimate of what the rate would be by August 1. Those analysis has not been completed, included pulling out the seven-twelfths and what the inflation will be and so and so on. I have not heard any range of figures as yet.

Mr. Mazankowski: Mr. Mulder, you can appreciate what the western farmer is thinking about these days. His share of the cost is going to be higher than that which was projected under the provisions of the bill; on the other hand, it is now obvious that the railways are not going to invest the $16.5 billion. You can talk about inflation or you can talk about stretching it out, the fact of the matter is that that investment is not going to take place. This whole thing was packaged on a $16.5 billion investment program. That is not going to take place. There is $4.0 billion less and the producer is saying, hey, what is going on here? I have been asked to pay more because of this massive investment that was going to take place and now we find out that the investment is going to be reduced by 25% and my freight rate costs are going to rise more dramatically than that which was projected during the course of the debate on the bill. I can tell you, sir, there is a lot of suspicion out there. You know as well as I do the difficulties the producers are having in matching their revenues and expenditures with depressed commodity prices and increased input costs. Now you have this sort of thing. I can tell you that it is not washing very well. I am just saying to you, do you not think—and I know you cannot really express a position on this—given that fact, would it not be fair to assume that the increase in the hands of the producer, the burden, should be reduced. There should be a proportionate reduction in the burden that the producer is going to have to share on the basis of the reduced investment plans of the railways because it is all tied together.

Mr. Mulder: Mr. Chairman, I think Mr. Mazankowski has suggested that it probably would not be appropriate for me to comment on some of the things he said and I do not intend to, but a few specifics are that I realize that the rate for the

[*Traduction*]

M. Mazankowski: D'après leurs calculs, et à partir des mêmes tonnages que les vôtres, 33 à 33,4 millions de tonnes, le tarif prévisionnel facturé aux transporteurs dans l'année qui vient sera 25 p. 100 plus élevé que les tarifs actuels, alors que l'on avait prévu à l'origine une augmentation d'environ 20 p. 100; d'un autre côté, on prévoit que le gouvernement paiera un tarif de 7 p. 100 inférieur à celui de l'année en cours, parce que . . .

M. Mulder: L'inflation n'est pas aussi élevée que prévu.

M. Mazankowski: Exactement. C'est exact. Cela variera un peu si vous faites ensuite un ajustement avec le chiffre de sept douzièmes.

M. Mulder: Oui.

Je vais continuer, monsieur le président, si vous le permettez. La CCT travaille sur cette question en ce moment. Le Comité supérieur du transport du grain se réunira à Winnipeg vendredi. L'une des questions à l'ordre du jour concerne leurs estimations en matière de transport pour cette campagne agricole-ci. La CCT doit aussi fournir à la fin du mois d'avril, au gouvernement et à la profession, ces estimations pour le tarif qui sera appliqué au ler août. Les calculs ne sont pas prêts, il faudra faire cette correction des sept douzièmes et tenir compte du facteur inflation prévisionnelle, etc., etc. Pour le moment, je n'ai entendu parler d'aucun chiffre.

M. Mazankowski: Monsieur Mulder, vous pouvez donc imaginer vous-même ce que pense l'agriculteur de l'Ouest. La part qu'il versera sera supérieure à ce qu'avaient prévu les dispositions du projet de loi; par ailleurs, il est évident que les chemins de fer ne vont pas investir les 16,5 milliards de dollars prévus. Vous pouvez nous parler d'inflation, vous pouvez nous parler de report, il reste que cette promesse d'investissements ne sera pas tenue. Or tout avait été prévu en fonction d'un programme d'investissements de 16,5 milliards de dollars. Il sera inférieur de 4 milliards de dollars, ce qui amène le producteur à se poser des questions. Il se dit qu'on lui avait demandé d'augmenter sa part en raison de cet investissement massif qui allait venir, et voilà que cet investissement est réduit de 25 p. 100, tandis que le tarif marchandise augmente beaucoup plus que l'on ne l'avait prévu au moment de la discussion du projet de loi. Je peux vous dire, monsieur, qu'il règne un climat de méfiance. Vous savez, aussi bien que moi, quelles difficultés les producteurs ont à équilibrer leurs dépenses et leurs recettes, en ces temps de dépression des prix du marché et d'augmentation des coûts d'exploitation. Et voilà ce qui leur arrive maintenant. Je peux vous dire que ça n'est pas facile à avaler. À mon avis—mais je sais que vous ne pouvez pas prendre position là-dessus—l'on devrait, étant donné les circonstances, réduire la part versée par le producteur. On devrait en effet calculer une réduction proportionnelle à la réduction des investissements prévus par les chemins de fer, étant donné que tout cela se tient.

M. Mulder: Monsieur le président, M. Mazankowski laisse en effet entendre qu'il ne m'appartient pas de répondre à certaines questions, et je n'ai pas l'intention de le faire; je comprends que la facture des fermiers va augmenter l'an

[*Text*]

farmers will go up next year, but as indicated based on seven-twelfths. I do not think it will be as high as perhaps the Hon. Member has suggested the pools' analyses have been. That is number one.

Number two is that also, in return for the Wheat Board's having sold much more, presumably that affects also the income of producers, so that makes them, in a sense, relatively better off. As opposed to only having shipped 31.5 million tonnes, they will be shipping out up to 34.0 million tonnes.

• 1005

Mr. Mazankowski: Mr. Mulder, what will the average commercial rate be for the movement? You have that current $4.89, which was the average Crow.

Mr. Mulder: Right.

Mr. Mazankowski: Using that same kind of formula, what will the average commercial rate be on the movement of grains above the 31.5 million tonnes?

Mr. Mulder: I do not have that figure, sir, but I could probably get it from the CTC and provide it to the clerk, if you wish.

Mr. Mazankowski: Well, what would it be, roughly?

Mr. Mulder: I would not want to pick a figure.

Mr. Mazankowski: I think it is very significant. If you could get it . . .

Mr. Mulder: As I said, as all the calculations have not been done, and they tend to get rather complicated, as you say, we would not want to throw too many figures on the table and then walk away from it a week later.

The other thing I want to stress is that while the railway investment program is down over that 10-year period, a lot of it has not gone forever; it will be back. Also, for example, in CP, a large part of their billion dollar drop, I think the figures are, roughly, that two-thirds of it is due to the fact that it is buying less equipment. Equipment is also very much associated with coal traffic. So my point is that all the investment that was required for grain transportation and to improve the grain transportation system is certainly under way, because all the major capital investment projects that are important for grain, like, for example, the Rogers Pass tunnel, the whole branch is on a rehabilitation program—the hopper car purchases. CN and CP have been leasing extra cars to move the grain and so on.

The commitment to the farmers to improve the grain transportation system and associated capacity and equipment purchases by the railways, and so on, is still going ahead. So a large part of the drop-back in the CN and CP investment plans has to do with investment that is not directly associated in many instances with grain.

Mr. Mazankowski: Well, we realize that.

The Vice-Chairman: You have gone beyond your time, Mr. Mazankowski.

[*Translation*]

prochain, mais j'ai indiqué qu'il fallait tenir compte de ce calcul des sept douzièmes. La facture ne sera donc pas aussi lourde que l'honorable député l'a laissé entendre, d'après les calculs des pools.

Deuxièmement, puisque la Commission canadienne du blé augmentera aussi ses ventes, cela se répercutera sur les recettes des producteurs, et améliorera leur situation financière. Au lieu d'avoir affaire à 31,5 millions de tonnes, on transportera jusqu'à 34 millions de tonnes.

M. Mazankowski: Monsieur Mulder, quel sera le taux commercial moyen? À l'heure actuelle, c'est 4,89$, c'est-à-dire le tarif moyen du Corbeau.

M. Mulder: Exactement.

M. Mazankowski: En reprenant la même formule, quel sera le taux commercial moyen pour le transport des grains en sus des 31,5 millions de tonnes?

M. Mulder: Je n'ai pas ce chiffre, monsieur, mais j'imagine que la CCT pourrait me le communiquer et je le transmettrai au greffier.

M. Mazankowski: En avez-vous une idée approximative?

M. Mulder: Je préfère ne pas faire de supposition.

M. Mazankowski: Voilà qui me semble significatif. Si vous pouviez . . .

M. Mulder: Comme je l'ai dit, tous ces calculs ne sont pas terminés et, comme ils sont assez compliqués, vous l'avez dit vous-même, nous ne voulons pas avancer des chiffres pour être forcés de les récuser une semaine plus tard.

J'insiste également sur le fait que le programme d'investissement dans les chemins de fer a effectivement baissé depuis dix ans, mais il y a beaucoup de choses qu'on refera plus tard. Par exemple, au CP où il y a une baisse des investissements d'un milliard de dollars, je pense, environ les deux tiers de cette baisse sont dus au fait que le CP achète moins de matériel. Egalement, le matériel est lié de très près à la circulation du charbon. Ainsi, tous les investissements qui sont nécessaires pour le transport des grains et pour améliorer le système de transport des grains seront certainement effectués parce que tous les projets d'immobilisations qui sont importants pour les grains, par exemple le tunnel de Rogers Pass, tout le programme de rénovation des lignes secondaires ainsi que le programme d'achat des wagons-trémies, tout cela continue. Le CN et le CP ont été forcés de louer des wagons supplémentaires pour transporter le grain.

On n'est pas revenu sur la promesse faite aux agriculteurs d'améliorer le système de transport des grains et également de continuer à acheter le matériel nécessaire au trafic. Ainsi, si les plans d'investissement du CN et du CP ont baissé, c'est en grande partie à cause d'investissements qui, très souvent, ne sont pas liés directement au transport des grains.

M. Mazankowski: Oui, nous nous en rendons compte.

Le vice-président: Monsieur Mazankowski, vous avez dépassé votre temps.

[*Texte*]

Mr. Mazankowski: Could I just have one small point of clarification, Mr. Chairman? I realize I have gone over my time, but I just have one small point.

The Vice-Chairman: All right.

Mr. Mazankowski: Mr. Mulder, in establishing the commercial rate, does the CTC do that, or does the railway do it on its own? I mean, is there any compunction in the Bill . . . ? I am not sure. I am asking for clarification. Is there anything in the Bill that suggests that the CTC must establish the commercial rate for anything above the 31.5 million tonnes, or can that be just a straight commercial rate?

Mr. Mulder: Mr. Chairman, if the member is referring to the Bill, I would not label the rates in there as being commercial rates, because these are set largely by the CTC. The CTC gets the volume forecast from the GTA, gets the cost indicies approved by the CTC. They then come up by April 30 as to what the multiplier will be. The railways automatically take each multiplier, and say they multiply the Crow rate by six, up comes the rate; and then the question is who pays what share. Now, all those calculations are done by the CTC. The railways have discussions with the CTC on that, but the CTC makes the decision as to what the rate multiplier will be.

Mr. Mazankowski: The railways cannot unilaterally establish that commercial rate, then?

Mr. Mulder: The railways cannot unilaterally come up with a rate under the Act. I said I have some difficulty with your terminology of calling it a commercial rate.

Mr. Mazankowski: Well, the rate above the 31.5 million tonnes.

Mr. Mulder: The rate there is also set by the CTC.

Mr. Mazankowski: Okay. Thank you.

The Vice-Chairman: Thank you. I now call on Mr. Campbell.

Mr. Campbell (LaSalle): Thank you, Mr. Chairman. I have just a couple of questions, Mr. Mulder.

We have not heard much about the new legislation on the transportation of dangerous goods. Could you, as extensively as you can, enlighten the committee as to where this is at, what arrangements have been made with the provinces? I know there was a very complex type of agreement that was to be signed in principle, or backed, with the provinces and with municipalities across the country, in view of the disastrous accident that occurred several years ago. We have not heard much, and we never do. It is a gung-ho thing as soon as it happens, but then legislation is passed. Has the CTC, or your department, or the railroads or the government . . . ? Where is it at? Could you just bring us up to date as to where we are right now in regards to that in road transportation and rail transportation, in general?

[*Traduction*]

M. Mazankowski: Monsieur le président, vous me permettez de demander une petite précision? Je sais bien que j'ai dépassé mon temps, mais j'ai une petite question.

Le vice-président: Très bien.

M. Mazankowski: Monsieur Mulder, qui établit le tarif commercial, est-ce que c'est la CCT ou les chemins de fer seuls? Je veux savoir s'il y a quelque chose dans le projet de loi qui oblige . . . ? Je ne suis pas sûr. Je vous demande une précision. Est-ce que dans le projet de loi il y a quelque chose qui oblige la CCT à arrêter le tarif commercial pour tout ce qui dépasse 31.5 millions de tonnes ou bien est-ce que c'est toujours à un taux commercial ordinaire?

M. Mulder: Monsieur le président, si le député fait allusion au projet de loi, je ne qualifierais pas les tarifs qui s'y trouvent de tarifs commerciaux, car ils sont arrêtés en grande partie par la CCT. Le service des ententes commerciales communique des prévisions de volumes à la CCT et la CCT approuve les indices de coûts. Ensuite, le 30 avril, on décide du coefficient. Les chemins de fer n'ont plus qu'à prendre les coefficients, et à multiplier, par exemple, le tarif du Nid-de-Corbeau par 6 pour avoir les tarifs. Reste à déterminer comment les coûts sont répartis. Tous ces calculs sont effectués par la CCT. Les chemins de fer discutent avec la CCT, mais c'est la CCT qui arrête le coefficient.

M. Mazankowski: Autrement dit, les chemins de fer ne peuvent pas adopter un tarif commercial unilatéralement?

M. Mulder: Aux termes de la loi, les chemins de fer ne peuvent pas adopter un tarif unilatéralement. Je vous ai dit que ça me gênait un peu lorsque vous parliez de tarif commercial.

M. Mazankowski: Eh bien, disons le tarif pour tout ce qui dépasse 31,5 millions de tonnes.

M. Mulder: Là encore, le tarif est déterminé par la CCT.

M. Mazankowski: D'accord. Merci.

Le vice-président: Merci. Je donne maintenant la parole à M. Campbell.

M. Campbell (LaSalle): Merci, monsieur le président. Monsieur Mulder, je n'ai qu'une ou deux questions à vous poser.

Nous avons beaucoup entendu parler de la nouvelle législation sur le transport des marchandises dangereuses. Pouvez-vous nous donner le plus de détails possible sur la situation actuelle, sur les accords qui ont été faits avec les provinces? Je sais qu'une entente extrêmement complexe devait être signée en principe avec les provinces et les municipalités dans tout le pays à la suite de l'accident désastreux qui s'est produit il y a plusieurs années. Nous n'avons pas entendu parler de grand-chose, nous n'entendons jamais parler de rien. Sur le moment cela fait beaucoup de bruit, puis une législation est adoptée. Est-ce que la CCT, ou votre ministère ou les chemins de fer ou le gouvernement . . . ? Où en est-on? Pouvez-vous nous dire, en règle générale, où en sont les transports routiers et les transports par rail?

[*Text*]

Mr. Mulder: Yes, Mr. Chairman. Mr. Campbell, I am not the one who is responsible for the dangerous goods legislation. That is with our co-ordination group in the department under Madam Ste.-Marie, but I am generally aware of what the status is. If you would like more detail, I could provide that to you, or perhaps get Madam Ste.-Marie to get in touch with you.

Generally, the Act was passed and proclaimed. I think a number of regulations have been gazetted and are in effect, but there is another batch that is still with the Department of Justice for final legal verification, editing, and so on. All the consultations have been made with the provinces and the industry. My understanding is that while there is a great deal of support, there is not unanimity or agreement on everything, but I guess there will not be, in all the regulations.

• 1010

A fair amount has been done, but there are still some regulations that have not yet been finally gazetted. That is all I know about it.

Mr. Campbell (LaSalle): You do not know if the CTC has employed any additional safety inspectors? We were dramatically short, if you remember, several years ago when the former president who was there, mentioned we were about 75 to 100 inspectors short, just to maintain what we already had. Now, with the new Act they will require more. Do you know anything about that? Have they filled the gap, or have they have hired any additional safety inspectors?

Mr. Mulder: Mr. Chairman, what I do know is hearsay, and I am not so sure that is reliable evidence to give, even before this committee.

Mr. Campbell (LaSalle): Okay.

Just one last thing, Mr. Chairman. As far as the passenger rail transportation is concerned, in the committee here for the last 10 or 12 years we have been asking, or suggesting, or requesting —we had Via Rail here, as you know, but the questions were not answered specifically either. I thought you might want to comment. The passenger part of the rail seems to be in the same deplorable state that it always has been, and we have asked if the people concerned, either Via Rail or you people, would have an ongoing consultation with the train conductors, who seem to be the most adept people to provide you with the information as to how to make the rail system work. To my knowledge, after all these years, very little consultation is done.

I came down on the LRC from Montreal the day before yesterday, and I had the chance to speak with a couple of conductors with 30 years of service. I know you are not consulting with them and neither is the railroad. You are making unilateral decisions and hoping they are right, and most of the time they are mistakes. On that train, for instance, the equipment very seldom works. Most of the time they have to use crowbars on the automatic steps and operate them manually. I mentioned that last year and again this year and again today. Nothing has been done. There have been no

[*Translation*]

M. Mulder: Oui, monsieur le président. Monsieur Campbell, ce n'est pas moi qui suis responsable de la législation sur les produits dangereux. Cela relève de notre groupe de la coordination dans le service de Mme Ste-Marie, mais d'une façon générale, je sais tout de même où en sont les choses. Si vous voulez des détails, je peux vous les fournir ou peut-être demander à Mme Ste-Marie de communiquer avec vous.

La loi a été adoptée et promulguée. Un certain nombre de règlements ont paru dans la Gazette et sont en vigueur, mais il y en a encore une série qui est toujours au ministère de la Justice pour une dernière vérification juridique, des corrections, etc. Les provinces et l'industrie ont été consultées. Dans l'ensemble, elles sont en faveur de ces règlements, mais évidemment, elles ne sont pas unanimes sur tous les règlements, j'imagine que ça n'est pas possible.

Beaucoup a déjà été fait, mais il y a encore des règlements qui n'ont pas paru dans la Gazette. C'est tout ce que je sais.

M. Campbell (LaSalle): Vous ne savez pas si la CCT a engagé de nouveaux inspecteurs de sécurité? Vous vous souviendrez qu'il y a quelques années, lorsque l'ancien président était en place, nous manquions terriblement d'inspecteurs et on avait dit qu'il faudrait engager au moins 75 ou 100 inspecteurs, seulement pour garder les mêmes effectifs. Maintenant, avec la nouvelle loi, il faudra encore plus d'inspecteurs. Êtes-vous au courant? Est-ce que ces postes ont été remplis, a-t-on engagé de nouveaux inspecteurs de sécurité?

M. Mulder: Monsieur le président, je peux seulement vous dire ce que j'ai entendu dire, et je ne sais pas si ce genre de témoignage est acceptable à ce Comité.

M. Campbell (LaSalle): D'accord.

Une dernière chose, monsieur le président. À propos des trains de voyageurs, voilà maintenant 10 ou 12 ans que nous demandons, que nous suggérons, que nous réclamons... Comme vous le savez, nous avons eu des gens de VIA, mais eux non plus n'ont pas su répondre à nos questions. J'ai pensé que vous auriez peut-être quelque chose à dire. On a l'impression que le service des voyageurs est encore dans l'état déplorable dans lequel il était et nous nous sommes demandé si les responsables, les gens de VIA ou vous-même, avez songé à consulter les contrôleurs de trains qui sont les gens qui pourraient vous donner les informations les plus utiles pour faire fonctionner le système. Que je sache, après toutes ces années, il y a très peu de consultations.

Avant hier, je suis venu de Montréal sur le LRC et j'ai eu l'occasion de parler avec deux contrôleurs qui ont 30 ans de service. Je sais que vous ne les consultez pas et que les chemins de fer ne les consultent pas non plus. Vous prenez des décisions unilatérales en espérant que vous ne vous trompez pas et la plupart du temps ce sont des erreurs. Dans ce train, par exemple, l'équipement fonctionne rarement. La plupart du temps, il faut prendre une barre à clous pour faire sortir les marches automatiques. Je l'ai déjà dit l'année dernière, je l'ai répété cette année, je le dis encore aujourd'hui. Rien n'a été

[*Texte*]

inspectors, although they have a trainman on there who is supposed to supervise that. Absolutely nothing has been done, either on the LRC or on the conventional model that they have revamped. For the handicapped, nothing has been done. They have not been approached. Now the conductor tells me they have absolutely no jurisdiction to obtain any other train, regardless whether they know beforehand how many passengers are going to board that train. In the past months, he has told me—they have told me, and the others told me exactly the same thing—they have left several hundred passengers stranded at the stations, knowing full well they are there, but they cannot commit an additional car. Sometimes they do not even stop, because the only jurisdiction they have is at the main station in Montreal. He told me that they have left people there and along the lines, especially in Coteau; they just do not have room. There is already standing room only, on many occasions, especially on the weekends and Thursday and Friday. They go down to Montreal and come back; there is no room for them to get on. I know this for a fact. I have seen it. I have also seen people shoved into the baggage car, and we are not allowed to do that. That is why I hesitate to pose questions to you people, because nothing is being done. You are just buying new trains and never checking the equipment, never giving the conductor any kind of authority to promote good passenger service. The tardiness on those lines is deplorable. You have seen the report and so have I, and nothing is being done. So you might want to comment, but I feel it would be to your advantage for the Toronto run and for the Montreal run and other runs, to once a month, or two months or three months, have some kind of reunion with the conductors who operate those trains. They know better than anyone else. They are there 15, 16, 17, 18 hours a day. They know what your problems are. Why you do not listen and why you do not ask them for their suggestions and their views just to take under consideration—you have no obligation to implement anything they tell you—is beyond me. It would certainly provide a much better rail service for our passengers. The tardiness would be limited and we would not have people stranded at the station.

• 1015

These are just my comments. You might want to comment on them. Mr. Franche was not able to answer any of those questions. I do not know if you will be able to answer them. I do not know what implication the CTC has, but all I know is that all the comments from other members has been falling on deaf ears and certainly we are spending an awful lot of money on all kinds of new equipment and revamping and if you are not going to promote additional passenger service, then it will just be a question of time before we phase out the rail as we have done in so many other places across this country and we will phase them out in urban areas too, because we are doing everything to discourage the people.

[*Traduction*]

fait. Il n'y a pas eu d'inspecteurs, mais il y a effectivement un responsable qui est censé surveiller cela. Rien n'a été fait, ni sur le LRC ni dans les wagons conventionnels qui ont été rénovés. Pour les handicapés, rien n'a été fait. On ne les a pas consultés. Maintenant, ce contrôleur me dit qu'ils n'ont absolument aucun pouvoir pour faire venir un autre train, même s'ils savent d'avance combien de passagers vont monter à bord du train. Depuis quelques mois, m'a-t-il dit, m'ont-ils dit, et et d'autres m'ont dit exactement la même chose, ils ont été forcés de laisser en plan des centaines de passagers dans les gares, en toute connaissance de cause, mais dans l'impossibilité de trouver un wagon supplémentaire. Parfois, le train ne s'arrête même pas parce que le seul endroit où ils puissent prendre une certaine initiative, c'est à la gare principale, à Montréal. Il m'a dit qu'ils laissent des gens le long des voies, surtout à Coteau. Ils n'ont tout simplement pas de place. Quand le train arrive à Coteau, très souvent, et surtout les fins de semaine, les jeudis et les vendredis, il n'y a plus aucune place assise. Ils vont à Montréal et reviennent, ils ne peuvent pas monter à bord. Je suis absolument certain de cela, je l'ai vu. J'ai vu aussi des gens qu'on entassait dans le wagon à bagages et, pourtant, ce n'est pas autorisé. C'est la raison pour laquelle j'hésite à vous poser des questions parce que rien n'est fait. Vous continuez à acheter des nouveaux trains, vous ne vérifiez jamais le matériel, vous ne donnez jamais la moindre initiative aux contrôleurs de trains qui seraient les mieux en mesure d'améliorer le service. Les retards sur ces lignes sont déplorables. Vous avez vu le rapport aussi bien que moi, et pourtant rien n'est fait. Je ne sais pas ce que vous en pensez, mais je suis convaincu que vous auriez tout avantage à rencontrer les contrôleurs qui circulent sur les lignes de Montréal, de Toronto, et sur les autres lignes, à les rencontrer une fois par mois, tous les deux mois ou tous les trois mois. Ils savent mieux que quiconque ce qui se passe. Ils sont dans ces trains 15, 16, 17, 18 heures par jour. Vos problèmes, ils les connaissent. Pourquoi ne les écoutez-vous pas, pourquoi ne pas leur demander leur opinion, leurs suggestions, simplement à titre consultatif, car après tout, rien ne vous oblige à suivre leurs conseils. Je ne comprends vraiment pas. Il ne fait aucun doute que cela améliorerait beaucoup le service aux passagers. Il y aurait moins de retards et les gens ne resteraient plus en plan dans les gares.

Voilà mes observations. Je ne sais pas si vous avez quelque chose à dire à ce sujet. M. Franche a été dans l'impossibilité de répondre à ces questions. Je ne sais pas si vous pourrez le faire. Je ne sais pas quel est le rôle de la CCT, tout ce que je sais, c'est que toutes les observations des députés sont tombées sur des oreilles sourdes, et nous dépensons des sommes considérables pour acquérir du matériel nouveau, pour rénover, mais je vois mal à quoi cela sert si vous n'améliorez pas le service des passagers, en fin de compte, si ça continue, c'est une question de temps, mais viendra un moment où les trains de voyageurs disparaîtront dans cette région comme ils ont disparu dans beaucoup d'autres régions du Canada, ils disparaîtront également des régions urbaines car pour l'instant, nous faisons tout ce que nous pouvons pour décourager les gens.

[*Text*]

This will be my last comment, Mr. Chairman. Even with the half fares they are introducing now... You know, I was talking to some senior citizens and they said: What the hell, it does not mean very much when we cannot climb aboard the train and you are left standing at the station, or you are supposed to arrive at 9.10 at a certain point and the train has been delayed until 11.15. We would rather use some other form of more convenient transportation.

And it seems simple. The conductors on those lines, and many of them live in my riding, tell me all the same thing. Now they cannot all be lying and they cannot all be stupid and they cannot all be dumb. They have got 30 years' service. And they have a certain *fierté* to be in that particular position and to see the eating away of a good system. Really, it does something to them and it is deplorable that we do not pay more attention to their comments.

Thank you.

The Chairman: Mr. Mulder, would you like to respond?

Mr. Mulder: Well, perhaps between Mr. Tittley and I we could both do it. Just some general comment in response to Mr. Campbell's remarks is that we do not have day-to-day contact with unions or union representatives or employees in VIA. We leave that to VIA to do. I know though, and I am surprised that Mr. Franche did not address and answer some of those questions, that Mr. Franche and his senior staff meet regularly with the unions and go over things.

Mr. Campbell (LaSalle): Excuse me, Mr. Chairman, you are mentioning unions.

Mr. Mulder: Yes.

Mr. Campbell (LaSalle): I am not talking unions. I am talking about the conductors. It has nothing to do with unions.

Mr. Mulder: No, no. I was going on.

First of all, he deals with the unions, and members of the unions also tend to include conductors, so I presume he is in touch with conductors who are part of a union.

Number two is that Mr. Franche particularly, and some of his vice-presidents, have been meeting directly with various members of the staff on a kind of work basis. For example, Mr. Franche told me that in January and February he spent four days going, for example, in the west and Ontario and in the east and just meeting, say, with 12 people in the Winnipeg area, people who were just day-to-day working on the trains and sitting down with them and he would talk about what his objectives were, what problems he had, what kind of issues he wanted to have resolved with them and then they would say: Here is what we think is wrong with the train services. Here are the improvements we can make. So he is doing that on a fairly frequent basis. Now that does not just include conductors. It includes trainmen. It includes people who provide the on-board services, the station people and so on. He has been doing that. So he gets a kind of grass roots input as to what is being done.

[*Translation*]

Monsieur le président, c'est ma dernière observation. Même avec les demi-tarifs qui sont offerts actuellement... Vous savez, j'ai parlé à des citoyens âgés qui m'ont dit: Les demi-tarifs c'est bien beau, mais quand on ne peut pas monter dans le train, quand on reste en plan à la gare, ou encore quand on est censés être à 9h10 à un endroit donné et que le train est retardé jusqu'à 11h15... Nous préférons prendre un moyen de transport plus pratique.

Et pourtant, cela semble si simple; les contrôleurs dans ces trains, dont beaucoup vivent dans ma circonscription, me disent tous la même chose. Ils ne peuvent pas tous mentir, ils ne peuvent pas tous être stupides, ils ne peuvent pas tous être idiots. Ils ont derrière eux 30 ans de service. Et ils ont également une certaine fierté professionnelle, et ils ne se consolent pas de voir un bon système se détériorer. En fait, cela les touche vraiment, et c'est dommage que nous n'écoutions pas plus attentivement leurs observations.

Merci.

Le président: Monsieur Mulder, vous voulez répondre?

M. Mulder: Je pense que M. Tittley et moi-même allons répondre tous les deux. Pour commencer, une observation générale: nous n'avons pas de contacts quotidiens avec les syndicats ou avec les représentants syndicaux ou avec les employés de VIA. C'est VIA qui se charge de cet aspect-là. Je sais toutefois, et je suis surpris que M. Franche n'en ait pas parlé lorsqu'on lui a posé ces questions, je sais que M. Franche et son personnel rencontrent régulièrement les représentants syndicaux pour passer en revue la situation.

M. Campbell (LaSalle): Excusez-moi, monsieur le président, vous parlez de syndicats.

M. Mulder: Oui.

M. Campbell (LaSalle): Je ne parle pas de syndicats; je parle des contrôleurs. Ça n'a rien à voir avec les syndicats.

M. Mulder: Non, non, j'y venais.

Pour commencer, il parle avec les syndicats et très souvent, les contrôleurs appartiennent aux syndicats; j'imagine qu'il doit avoir des contacts avec les contrôleurs qui appartiennent à un syndicat.

Deuxièmement, M. Franche tout particulièrement et certains vice-présidents ont rencontré personnellement plusieurs membres du personnel pour discuter. Par exemple, M. Franche m'a dit qu'en janvier et en février il était allé dans l'Ouest et en Ontario et également dans l'Est pendant quatre jours pour rencontrer, par exemple, 12 personnes à Winnipeg, des gens qui travaillent tous les jours dans les trains, pour discuter avec eux de ses objectifs personnels, de ses problèmes à lui, de ce qu'il cherchait à accomplir; de leur côté, ils pouvaient répondre: Voilà ce qui, à notre avis, ne va pas. Voilà les améliorations que nous pourrions faire. C'est quelque chose qu'il fait assez régulièrement. Maintenant, ça ne met pas en cause les contrôleurs. Tout le personnel des trains. Cela comprend les enquêtes sur les services à bord, le personnel des gares, etc. C'est là quelque chose qu'il fait. Autrement dit, il a des contacts avec la base.

[*Texte*]

I also realize there are problems with the LRCs, but they are being slowly eliminated. Not perfect yet, but we are dealing with them. VIA and Bombardier are dealing with them and we hope to get all of them fully operational in the near future.

I do not accept, with all due respect, Mr. Chairman, and to the Hon. Member, that nothing is being done. I think that in the last two years a lot has been done. That does not mean by any means that the service is good, but it had a long way to come. We have been improving the trains, both the existing ones and the new LRCs, by making them more operational. We have been improving some stations and track. One reason, for example, why we have a lot of delays between Ottawa and Montreal is because CN had a construction and maintenance program going on for the last six to nine months, and that held back the VIA train and the freight trains quite a bit. Now with these improvements, the ontime arrivals for 1984 should be very good because that construction program is basically completed. So, we have had those. Certainly, at times, there is going to be standing-room only, and particularly some people may be left at the stations, but with all due respect that is something the airlines do too. VIA has always had a problem in that they have been carrying a lot of cars around, and the cars are only one-third full, so what they have is a much more centralized system to make sure the number of cars match more approximately the number of people. There may be times when the trains are full and 10 people cannot get on. I do not think you would want to do that all the time, but from time to time it is going to happen. Often when you want to fly to a certain place, the airline will say that they are sorry, the plane is booked, they just do not have anymore seats, and you may have to go the next day, or perhaps take another flight five hours later. Now VIA is going to do that, because they have to improve their bottom line. They have been improving their bottom line, so certainly some of the other things the Hon. Member referred to, Mr. Chairman, had to do with some problems in December. These are being investigated by the CTC. For example, the question of people going in baggage cars in Quebec. That is being checked on by the CTC, and Mr. Franche has said, I assume he may have said it to the committee as well, that this is not VIA's policy. They do not want to put anybody into baggage cars. That is not the way it is being done.

• 1020

My final comment is on the handicapped and the elderly, that VIA has been one of the more progressive carriers in this country in providing service for the handicapped. The LRC is equipped to take on handicapped, and indeed we are also working with VIA to have specialized seats that would take wheelchairs and strap them on so they would not move and so on, and VIA is doing much more on that score than the bus industry or the airlines. Maybe there is room for improvement, Mr. Chairman, but I am just indicating that something is being done, and if we keep working on it for the next three or four years, hopefully they will get a lot of those things sorted out, and we will be able to provide the taxpayers with better services for the money they spend.

[*Traduction*]

Je sais bien qu'il y a des problèmes avec les LRC, mais peu à peu, ils sont éliminés. Ce n'est pas encore parfait, mais nous nous en occupons. VIA et Bombardier s'occupent de ces problèmes et nous espérons que dans un avenir proche, tout fonctionnera très bien.

Monsieur le président, je fais respectueusement observer à l'honorable député qu'il n'est pas exact que rien n'est fait. En fait, depuis deux ans, beaucoup a été fait. Cela ne signifie pas que le service soit bon, mais il y avait beaucoup à faire au départ. Nous avons amélioré les trains, les anciens et également les nouveaux LRC, ils sont maintenant plus satisfaisants. Nous avons également amélioré certaines gares et nous avons travaillé sur les voies. Par exemple, s'il y a tant de retards entre Ottawa et Montréal, c'est parce que le CN avait un programme de construction et d'entretien depuis six ou neuf mois et les travaux retardaient beaucoup les trains de VIA et les trains de marchandises. Maintenant que ces travaux sont pratiquement terminés, les trains devraient arriver bien plus à l'heure en 1984. C'est donc une raison. Effectivement, il y a des moments où il n'y a pas de places assises, et il peut arriver que des gens restent en plan dans les gares. Mais je vous fais observer respectueusement que les lignes aériennes font la même chose. VIA a toujours eu ce problème qu'il y avait beaucoup trop de wagons qui se déplaçaient, des wagons qui n'étaient pleins qu'au tiers, et ils ont donc centralisé le système pour assortir plus exactement le nombre de wagons au nombre de passagers. Il peut arriver que les trains soient pleins et que 10 personnes ne puissent monter à bord. Evidemment, ce n'est pas souhaitable, mais cela se produira de temps en temps. Il arrive que vous souhaitiez prendre l'avion mais la compagnie vous dit, désolé, l'avion est plein, nous n'avons plus de sièges, vous allez devoir attendre demain ou peut-être prendre un autre vol cinq heures plus tard. VIA fera la même chose, pour des raisons de rentabilité. D'ailleurs, les opérations sont déjà devenues plus rentables. Quant aux autres incidents dont l'honorable député a parlé, monsieur le président, il s'agit de problèmes qu'il y a eus en décembre. La CCT est en train de s'informer de cette situation. Par exemple, les gens qui sont allés à Québec dans le wagon à bagages. La CCT a vérifié et M. Franche a déclaré, j'imagine qu'il a dû le dire au Comité également, que ce n'était pas la politique de VIA. Ils ne veulent mettre personne dans les wagons à bagages. Ça n'est pas du tout normal.

Une dernière observation à propos des personnes handicapées et des personnes âgées; VIA est un des transporteurs qui a ouvert la voie dans le domaine des services destinés aux handicapés. Le LRC est équipé pour accueillir les handicapés, et nous sommes en train de travailler avec VIA à la mise au point d'emplacements pour les chaises roulantes, des emplacements à la place des sièges où on pourrait immobiliser les chaises roulantes pour qu'elles ne bougent pas. VIA fait beaucoup plus dans ce domaine que les autobus ou les compagnies aériennes. Monsieur le président, il y a peut-être matière à amélioration, mais je peux vous dire que quelque chose est fait et si nous continuons dans cette voie pendant trois ou quatre ans, nous pouvons espérer régler un grand nombre de

[*Text*]

Mr. R. Tittley (Director General, Rail Passenger, Canadian Surface Transportaion Administration, Department of Transport): Mr. Chairman, I have always found it difficult to improve on answers given by Mr. Mulder. I will just add one little point on the handicapped . . .

Mr. Campbell (LaSalle): You have been well trained that is why.

Mr. Tittley: VIA is also purchasing a number . . . I forget what the number is, but a substantial number— of station lifts to be able to accommodate handicapped people in wheelchairs at stations having conventional equipment.

The Vice-Chairman (Mr. Bockstael): Thank you, Mr. Campbell.

Mr. Campbell (LaSalle): All that you have told me, I have heard a hundred times before, and that is exactly how I started, and you are simply not listening to the people who are riding those trains. I do not know how often you have ridden a train and the equipment you are talking about, but I ride it continually; I have been for 12 years. I have talked to many conductors. You buy the equipment, some equipment is brand new, but non-operational; it has not even been used, and it is not working, it is broken. The new automatic stairs, over 50% of the time they do not work. I know you are improving the service, revamping the cars, making new chairs, getting new material, changing the washrooms, buying new equipment. That is fine, but if the people do not ride them, and the equipment does not work . . . I mean, I have seen this going on. Frank Roberts had great ideas as well, and I know Pierre Franche rides the railroad, but that is not good enough if you do not make the necessary changes to adapt to what the public and the conductors want. You are telling me this, and I know you believe it, but it is not happening. So, somebody is not telling the truth. Either the conductors who have been riding those trains for 35 years are totally wrong and you are right, or vice versa. Riding the train, like Mr. Franche does and Frank Roberts did and maybe still does, and you know if we made the changes, he would still be there to say we are spending the money, we are doing that track between Montreal and Dorval.

• 1025

You have had a crew on there for the last 12 years. We have not improved that system one iota. You know what happened this winter. Ask the conductors. I ride those trains. I cannot use them, because even if I give myself an hour, I am not sure I am going to make it, even in the best of conditions. Can you imagine, if there is a little bit of wind, or too much rain, a little bit of sleet, or it is a little bit cold, or a little bit humid, I know I am not going to make it. And that is only 125 miles.

[*Translation*]

problèmes, et offrir aux contribuables des meilleurs services pour l'argent qu'ils dépensent.

M. R. Tittley (directeur général, Services ferroviaires-voyageurs, Administration canadienne des transports de surface, ministère des Transports): Monsieur le président, j'ai toujours beaucoup de mal à faire mieux que M. Mulder lorsqu'il répond à une question. Toutefois, un détail à propos des handicapés . . .

M. Campbell (LaSalle): C'est que vous êtes bien drillé.

M. Tittley: VIA fait également l'acquisition d'un certain nombre—je ne sais plus combien exactement, mais un nombre important—d'ascenseurs pour les chaises roulantes des handicapés; ces ascenseurs seront situés dans les gares qui ont un matériel conventionnel.

Le vice-président (M. Bockstael): Merci, monsieur Campbell.

M. Campbell (LaSalle): Tout ce que vous m'avez dit, je l'ai déjà entendu des centaines de fois, et c'est exactement par là que j'ai commencé: vous n'écoutez tout simplement pas les gens qui sont à bord de ces trains. Je ne sais pas si vous prenez souvent le train, si vous utilisez le matériel à bord de ces trains, mais moi, je le prends sans arrêt. Je le prends depuis 12 ans. J'ai eu l'occasion de parler avec beaucoup de contrôleurs. Vous achetez du matériel, du matériel qui est flambant neuf mais qui ne marche pas. Il n'a jamais été utilisé, mais il ne fonctionne pas, c'est cassé. Les nouvelles marches automatiques: la moitié du temps, elles ne fonctionnent pas. Je sais que vous améliorez le service, que vous rénovez les wagons, que vous fabriquez de nouveaux sièges, que vous achetez du matériel, que vous changez les toilettes, que vous achetez du matériel nouveau. Tout cela est très joli, mais si les gens ne peuvent pas monter à bord, et si le matériel ne marche pas . . . Après tout, je l'ai vu de mes yeux. Frank Roberts avait également d'excellentes idées et je sais que Pierre Franche prend lui aussi le train, mais ça ne suffit pas si vous ne faites pas les changements nécessaires pour satisfaire le public et les contrôleurs. Vous me dites tout cela, et je sais que vous me croyez, mais ce n'est tout simplement pas vrai. Il y a quelqu'un qui ne dit pas la vérité. Soit ce sont les contrôleurs qui sont dans ces trains depuis 35 ans qui se trompent du tout au tout et vous avez raison, ou alors c'est le contraire. C'est très bien de prendre le train comme M. Franche, comme Frank Roberts le faisait et le fait peut-être encore—et d'ailleurs, si ces changements-là avaient été faits, il serait toujours là pour nous dire que nous dépensons de l'argent, que nous travaillons sur cette voie entre Montréal et Dorval.

Vous avez une équipe à cet endroit-là depuis 12 ans; cela n'a pas amélioré le système d'un iota. Vous savez ce qui s'est passé cet hiver. Vous n'avez qu'à demander aux contrôleurs. Moi, ces trains-là, je les prends. Et pourtant, cela ne me sert pas à grand-chose, parce que même si je prévois une heure de plus, je ne suis pas certain d'arriver à l'heure, même dans les meilleures conditions. Alors, imaginez, s'il y a un peu de vent, ou trop de pluie, ou un peu de glace, ou s'il fait un peu froid, ou un

[*Texte*]

They tell me a guy who has been there 35 years, 30 years, 25 years, or 27 years—not one of them comes to me—and they are all super guys and have your interest at heart . . . saying, gee, we have seen some action, Mr. Campbell, or John, or whatever the hell it is. Never. I am scared to go in and say, how is everything going? They say, oh, boy; may I sit down and talk to you for two and a half hours? Just once. Of all of them, not one has ever told me we have been asked, finally—I have a meeting in Ottawa, or a meeting in Montreal; they want to talk to us about this system between Montreal and Toronto, or Windsor or Ottawa. Never once.

So I do not know who is telling you all this, but certainly a lot of it is not being done. If we could just maybe one more time—the next time you will come back and say yes, and I will say you are right, five conductors have told me they have already attended meetings and they put in their suggestions and two of them have been implemented and the service has increased between such and such a place by 10% and our loss of time has been reduced by 10 minutes. We can go to Montreal, I think, in about an hour and a half, a little bit more. It takes over two hours.

Even the conductors—I should not say that, but sometimes I have sat up in the engine and talked to the engineers. They have said it was deplorable. It took us about 20 minutes to raise the guy at Coteau Landing because he must have been watching a football game, or a hockey game. The guy kept yelling in the mike, to try to wake him up, I guess. Finally he came, so we could go from 6 miles an hour to 25 miles an hour.

Do not come and tell me . . . I know you built that station. It probably cost—I do not know; I never checked the figures; I would be scared to . . . probably a couple of million dollars. That did not speed my train from 6 to 25 miles an hour.

Those are just tiny little things, which must occur throughout the system. If more attention were being paid, maybe we would get it back to what it was.

Mr. Mulder: We are all aware that there are problems in running the rail passenger system in this country right now, and things are not as good as they should be. The only point I was making, Mr. Chairman, earlier, is that Mr. Campbell, with all due respect, was chairman of this committee once, and he knows a great deal about transportation; but he said nothing was being done. Well, if the statement had been made that not enough was being done, then perhaps I might have some sympathy with that. But I think something is being done. VIA only took over fully from the railways in 1980, and that was after 25, 30 years of neglect by the other railways; and they have made improvements.

I would agree with you that not enough is being done; a number of things still have to be sorted out. I am told about a lot of these operational issues that these are things being handled by VIA. Mr. Tittley and I do not go there and say,

[*Traduction*]

petit peu humide, dans ces conditions-là, je suis certain que je n'arriverai pas. Et pourtant, c'est seulement 125 milles.

Je parle à des gens qui sont là depuis 35 ans, depuis 30 ans, 25 ans, ou 27 ans, et qui sont des gens extraordinaires et qui ont vos intérêts à coeur, je vous l'assure, et pourtant, aucun ne m'a jamais dit: «Eh, monsieur Campbell, ou John, peu importe, il y a du nouveau». Jamais. Je finis par avoir peur de leur demander comment cela va? Ils poussent un grand soupir et ils me demandent si j'ai deux heures et demie pour les écouter. De tous ces gens-là, jamais un seul ne m'a dit: Enfin, nous devons aller à Ottawa, nous avons une réunion à Montréal, ils veulent nous parler à propos du système entre Montréal et Toronto, Windsor ou Ottawa. Pas une seule fois.

Je ne sais pas d'où vous tenez vos informations, mais il y a beaucoup de choses qui ne sont pas faites. Si une dernière fois pouvait être la bonne, si la prochaine fois vous pouviez venir nous dire . . . Si je peux vous annoncer que cinq contrôleurs ont assisté à des réunions, qu'ils ont eu l'occasion de faire des suggestions et que deux de ces suggestions ont été appliquées et que le service a été amélioré d'autant entre tel et tel endroit, et que le retard a diminué de 10 minutes . . . Il est possible d'aller à Montréal en une heure et demie, je pense, peut-être un peu plus. Et pourtant, il faut plus de deux heures.

Même les contrôleurs . . . je ne devrais pas le dire, mais j'ai aussi parlé aux conducteurs dans leurs cabines. Eux aussi m'ont dit que c'était déplorable. Il nous a fallu environ 20 minutes pour trouver le type à Coteau Landing parce qu'il devait être en train de regarder une partie de football ou une partie de hockey. Le type avait beau hurler dans le micro, pour essayer de le réveiller, j'imagine. Enfin, il a fini par arriver et cela nous a permis de passer de 6 milles à l'heure à 25 milles à l'heure.

Ne venez pas me dire . . . Je ne sais pas qui a construit cette station. Soit dit en passant, elle a dû coûter—je n'en sais rien, je n'ai jamais vérifié les chiffres, j'aurais trop peur—probablement deux millions de dollars. Et pourtant, cela n'a pas permis à mon train de passer de 6 à 25 milles à l'heure.

Ce sont des petits détails de rien, des incidents qui se produisent dans tout le système. Si on y faisait plus attention, peut-être qu'on réussirait à rétablir la situation.

M. Mulder: Nous savons tous qu'il y a des problèmes dans le service ferroviaire passagers, nous savons que les choses ne vont pas aussi bien qu'elles le devraient. Mais M. Campbell a été président de ce Comité, il connaît particulièrement le domaine des transports, et il devrait savoir qu'il se trompe lorsqu'il dit que rien n'est fait. Si encore il avait dit qu'on ne faisait pas assez, peut-être que j'aurais pu l'accepter. Mais en réalité, il y a des choses qui sont faites. C'est seulement en 1980 que VIA a repris les opérations aux chemins de fer, et cela, après 25 ou 30 ans de négligence de la part des chemins de fer. Des améliorations ont été apportées.

Je reconnais avec vous qu'on ne fait pas suffisamment, qu'il y a encore beaucoup de problèmes à résoudre. On me dit que beaucoup de ces problèmes sont actuellement étudiés par VIA. M. Tittley et moi-même ne pouvons pas aller à VIA pour leur

[*Text*]

now, here is how you are going to run the train between Ottawa and Montreal. That is not our job. I do not think you would expect us from Ottawa to be doing those kinds of things.

Mr. Campbell (LaSalle): Thank you.

The Vice-Chairman: Thank you.

I call on Mr. Parker, please.

Mr. Parker: Thank you, Mr. Chairman. I would like to direct my questions to the administrator.

I would like to follow up on the VIA part of it, because I think there are some serious problems in the West also. We have seen the money and the new equipment that has been added to the Windsor—Toronto—Montreal corridor, but we have virtually seen nothing in the West. We have seen the depletion of the Jasper line down through to Kamloops and so on, bringing it down onto the main line. Maybe in the area where I come from I can understand that. But the fact of the matter is virtually nothing has been done.

• 1030

In fact the equipment has been downgraded, if anything, in the west since VIA has been taking over. We used to have the Silver Streak on the No. 1 and No. 2 train on the Canadian that travelled across. After VIA took over a lot of the old CN equipment was added to it and some of the upholstering was changed on the inside, but that train has literally devalued in service to the people in those areas.

So I guess my question would be: What about some consideration to the west in upgrading and making it truly a transcontinental train?

Mr. Mulder: Could I ask Mr. Tittley to provide you with some details?

I have just a few general comments. One of the main priorities Mr. Axworthy has right now with VIA Rail is to make the improvements right across the country as he stated publicly that he thought that, while things are being done, most of the improvements are being made in the central Canadian corridor and he wanted things to be done more in the Atlantic provinces and in the west. As part of that, for example, as you may know, we have arranged with suppliers and with the Ontario government and so on to look at the possibility of new transcontinental equipment. We are also doing a major analysis of what kind of transcontinental service we should have from central Canada to western Canada and so on.

Perhaps Mr. Tittley could elaborate in more detail on some of these things, including some work he is doing right now in western Canada.

Mr. Tittley: Essentially, the rail operation in western Canada has been some cause of concern to citizens and to various organizations and to the travelling public, but steps are being taken to improve the situation.

For example, you will recall that two train services that were put in place following the elimination of the Northern

[*Translation*]

dire: Voilà comment vous allez procéder entre Ottawa et Montréal. Cela n'est pas à nous de le faire. Vous ne voudriez pas que nous agissions de cette façon, nous, à Ottawa.

M. Campbell (LaSalle): Merci.

Le vice-président: Merci.

Je donne maintenant la parole à M. Parker.

M. Parker: Merci, monsieur le président. Je m'adresse à l'administrateur.

Je veux revenir sur cette affaire de VIA parce qu'il y a des problèmes graves dans l'Ouest également. Nous avons vu de l'argent, nous avons vu du nouveau matériel qui a été acquis pour le corridor Windsor-Toronto-Montréal, mais dans l'Ouest, virtuellement rien. Nous avons vu la ligne Jasper-Kamloops se détériorer, et le raccord avec la ligne principale. Peut-être que dans ma région, cela est quelque peu compréhensible, mais le fait est que virtuellement rien n'a été fait.

En fait, depuis que VIA a repris le contrôle des opérations, le matériel s'est plutôt détérioré dans l'Ouest. Avant, nous avions le Silver Streak sur la ligne numéro 1 et le train numéro 2 sur la ligne Canadian. Depuis que VIA a pris les opérations en main, beaucoup de vieux matériel du CN a été ajouté et également il y a des sièges qui ont été refaits, mais avec l'arrivée de ce train, le service a beaucoup baissé pour les gens de la région.

Et je vous pose donc cette question: Est-ce qu'on ne pourrait pas s'occuper un peu de l'Ouest, améliorer le service, en faire un train véritablement transcontinental?

M. Mulder: Je vais demander à M. Tittley de vous donner des détails.

Pour ma part, je n'ai que des observations générales. M. Axworthy a annoncé qu'une de ses principales priorités pour VIA, c'était de faire des améliorations dans tout le pays et il a ajouté qu'effectivement, les choses qui étaient faites actuellement avaient tendance à se centrer sur le corridor central et qu'il tenait à ce qu'on fasse plus de choses dans les provinces de l'Atlantique et dans l'Ouest. Par exemple, vous le savez peut-être, nous nous sommes mis d'accord avec des fournisseurs et avec le gouvernement de l'Ontario pour étudier la possibilité d'acheter du nouveau matériel transcontinental. Nous remettons également en question tout le service transcontinental entre le centre du Canada et l'Ouest.

Peut-être que M. Tittley pourra vous donner plus de détails, et vous parler en particulier de ce qu'il fait actuellement dans l'ouest du Canada.

M. Tittley: Effectivement, dans l'ouest du Canada, la situation préoccupe les citoyens, plusieurs organismes, et également les voyageurs, mais des mesures sont prises pour améliorer la situation.

Par exemple, vous vous souviendrez que deux services de train ont été mis en place après l'élimination de Northern

[*Texte*]

Transcon in 1981 were the new trains going from Winnipeg to Regina to Saskatoon and then the other train from Saskatoon to Edmonton. The ridership on those trains was dismal so obviously the people were not satisfied with that. After extensive consultations, it was decided very recently that—and the CTC, by the way, still has to adjudicate on it . . . the target date is for the resumption of the train originating in Winnipeg through Saskatoon to Edmonton with a connection with the transcontinental train in Winnipeg. The target date for that, if I am not mistaken, is June 3 or 4 of this year. So that should alleviate one of the main concerns manifested since the 1981 cutback.

Furthermore, as you know, another very sensitive area has been the elimination of the Edmonton-Jasper-Vancouver train. The Minister about a month ago created a task force, co-chaired by Mayors Harcourt of Vancouver and Decore of Edmonton. The objective there is to examine the viability of putting in place a train and defining the mission of such a train from Vancouver . . . I will define it this way: from Vancouver to the recreational areas in the mountains and from Edmonton to the recreational areas in the mountains. Now, it could end up as being a through train, but there was a meeting in Kamloops, of which you may be aware, where even that point was up in the air. The subsequent meeting of this task force is tomorrow in Edmonton with a carry-over at a special seminar to be held in Jasper on Saturday and Sunday.

So these are activities that are presently taking place that have a clear-cut objective of examining the total western Canadian picture.

Furthermore, a federal-provincial task force or study group has been put together to examine the problems of northeastern Manitoba and northwestern Ontario areas. Phase I of the study is completed. That really entailed a data-gathering exercise, and there was a tremendous amount of community participation in that communities were actually visited and points of view elicited. Phase II is going to be to try and use that data and come up with proposals.

So these are really the main activities that have to do with the future.

As far as the equipment is concerned, as Mr. Mulder said VIA is saddled, if you wish, with equipment that is 25 or 30 years old. The newest equipment for transcontinental operation is the so-called "silver stuff", the stainless steel of the Canadian. Although there are some CN cars mixed into the Canadian, it is nonetheless the same high standard that the Canadian used to provide.

• 1035

The Vice-Chairman: Mr. Parker.

Mr. Parker: Thank you, Mr. Chairman. That still does not improve the service between Calgary and Vancouver on the Transcontinental train, and one of my main concerns is in that area. I happen to know that equipment which is going through there is not satisfactory. I have met with several people of the

[*Traduction*]

Transcon en 1981; il s'agissait de deux nouveaux trains de Winnipeg à Regina et à Saskatoon et de Saskatoon à Edmonton. Il y avait tellement peu de passagers dans ces trains-là, que les gens n'étaient évidemment pas satisfaits du service. Après de longues consultations, on a décidé récemment—soit dit en passant la CCT n'a pas encore approuvé—que le 3 ou 4 juin de cette année, si je ne me trompe, le service entre Winnipeg, Saskatoon et Edmonton, avec un transfert pour le transcontinental à Winnipeg serait rétabli. Cela devrait donc rassurer ceux qui se préoccupaient de cette situation depuis les coupures de 1981.

De plus, comme vous le savez, un autre sujet de controverse, c'est l'élimination du train Edmonton-Jasper-Vancouver. Il y a environ un mois, le ministre a formé un groupe de travail présidé par les maires Harcourt de Vancouver et Decore d'Edmonton. Ils vont étudier la viabilité et définir la mission d'un train qui irait de Vancouver . . . que je vous explique: de Vancouver à la zone récréative des montagnes et d'Edmonton à la zone récréative des montagnes. En fin de compte, il pourrait s'agir également d'un train direct, mais lors de la réunion de Kamloops dont vous avez peut-être entendu parler, cela n'avait pas été décidé. Ce groupe de travail doit se réunir encore une fois demain à Edmonton et un séminaire est prévu à Jasper samedi et dimanche.

Voilà donc des choses qui se font actuellement pour réétudier tout le réseau de l'Ouest.

De plus, un groupe d'étude ou de travail fédéral-provincial a été créé pour étudier les problèmes du nord-est du Manitoba et du nord-ouest de l'Ontario. La première phase de cette étude est maintenant terminée. Il s'agissait en réalité de recueillir le plus de données possible, et les communautés concernées ont participé activement à cet exercice. Le groupe s'est rendu dans plusieurs communautés pour recueillir des points de vue. Dans une phase II, ces données seront évaluées et des propositions seront formulées.

Voilà donc les principales activités orientées sur l'avenir.

Quant au matériel, comme M. Mulder vous l'a dit, VIA est pris avec du matériel qui date de 25 ou 30 ans. Le matériel le plus moderne utilisé pour le Transcontinental est ce qu'on appelle le *Machin argenté* qui est l'acier inoxydable du Canadian. Même si le Canadian comporte encore néanmoins certains wagons du CN, cela ne l'a pas empêché de continuer à respecter les mêmes critères rigoureux de qualité.

Le vice-président: Monsieur Parker.

M. Parker: Merci, monsieur le président. Il n'empêche que le service ne s'est pas amélioré entre Calgary et Vancouver sur le Transcontinental, et c'est d'ailleurs l'une des choses qui m'intéresse et m'inquiète le plus à ce sujet. Il se fait que je sais que le matériel qui y est utilisé n'est pas satisfaisant. J'ai rencontré plusieurs représentants du Ministère qui ont procédé

[*Text*]

department. They have been checking it out, but I am pleased to hear there are some programs going on.

I would like to follow up on the advertising program which has been going on. I want to ask you to check into this, because I know you will not have the answer, possibly. One of the most offensive ads you have on at this time is a Canadian National ad, and I want you to correct me if I am wrong. The Canadian National has an ad with a railway train going by, passing another railway train, with a woman engineer waving to the passing train. Now, I work on the railway, and I have worked with some women brakemen and so on. They are very capable people, and I hope someday we have a woman engineer in Canada. But to my knowledge—and you can correct me if I am wrong—there is not a woman engineer in Canada at this time, and I think it is wrong for the CNR to be paying for that kind of ad. Either they should find a way through the union system to have one placed on an engine with seniority or else that ad should be removed from advertising, because to my knowledge it is false advertisement. You can correct me if I am wrong on that.

Also, with regards to the massive advertising that is taking place, you have said $3.5 million in 1983-1984.

Mr. Mulder: That is $3.2 million.

Mr. Parker: Yes, $3.2 million. I do not know if you are aware of this, but CPR and Canadian National have collective agreements and are certified with the railway unions. CP Rail have set up a new body called CP Special Projects.

Mr. Mulder: Yes, in the west.

Mr. Parker: They are awarding non-union contracts, and I would like to know, since your ads are talking about all the jobs in my area . . . I come from the Kootenays, where the massive projects are taking place on the Rogers Pass and so on. Many people are trying to get those jobs. CP Rail have awarded many of them to Alberta contracts which are not unionized. People cannot get on the projects, and I would like to know if the federal fair wages guidelines are being used or if permits are being issued, because the advertisements about all the jobs are quite offensive to people living in the area who thought they would be able to get opportunities on these projects. To this date, very few of the local area people or the unionized people have been able to obtain work on the projects.

The Vice-Chairman: Mr. Mulder.

Mr. Mulder: Mr. Chairman, Mr. Parker, first I will make a note of that CN television ad and I will pass on to my senior colleagues in the CN your concern about what you claim to be misleading advertising.

[*Translation*]

à des vérifications, mais je suis néanmoins heureux d'apprendre que des programmes ont été mis en oeuvre.

J'aimerais revenir au programme publicitaire. Je voulais vous demander de vérifier parce que je sais que vous n'avez probablement pas la réponse en tête. L'une de vos publicités les plus choquantes pour l'instant est le fait du CN, et je vous prierais de me rectifier si je me trompe. Le CN a une publicité où l'on voit deux trains qui se croisent et une conductrice qui fait signe de la main à l'autre train. Je travaille aux chemins de fer, j'ai travaillé avec des serre-freins qui étaient des femmes, vous voyez ce que je veux dire. Ce sont des gens très capables et j'espère que nous finirons par avoir au Canada une conductrice de trains. Il n'en reste pas moins qu'à ma connaissance—arrêtez-moi si je me trompe—il n'y a actuellement aucune conductrice de trains au Canada et à mon avis, le CN devrait s'abstenir de payer des publicités de ce genre. De deux choses l'une. Ou bien le CN devrait s'organiser, via le syndicat pour faire nommer une conductrice qui aurait l'ancienneté, ou bien il devrait se passer de faire ce genre de publicité parce que pour moi elle est trompeuse. Si je suis dans l'erreur, dites-le-moi.

Pour ce qui est maintenant de la campagne publicitaire massive qui a été entreprise, vous avez parlé de 3,5 millions de dollars en 1983-1984.

M. Mulder: Il s'agit de 3,2 millions de dollars.

M. Parker: C'est cela, 3,2 millions de dollars. Je ne sais pas si vous êtes au courant, mais le CP et le CN ont des conventions collectives et sont accrédités auprès des syndicats des cheminots. Le CP a mis sur pied un nouvel organisme qui a pour nom Projets spéciaux du CP.

M. Mulder: C'est exact, dans l'Ouest.

M. Parker: Cette compagnie accorde des contrats hors-syndicat et j'aimerais savoir, puisque vos publicités font état de tous ces emplois qui existent dans ma région . . . Je suis de Kootenays et vous savez qu'il y a là notamment toute une série de grands travaux dont l'aménagement du Col Rogers. Il y a énormément de gens qui essaient d'obtenir ces emplois. Le CP a concédé une bonne partie de ces emplois à des entrepreneurs albertains non syndiqués. Il est impossible pour tous ces gens de se faire embaucher pour ces projets et j'aimerais savoir si les directives fédérales en matière de juste rénumération sont effectivement observées, s'il y a des permis qui ont été délivrés, puisque les publicités qui font état de tous ces emplois sont une véritable insulte pour les gens qui vivent dans cette région et qui pensaient pouvoir se faire embaucher. Jusqu'à présent, très peu de gens de l'endroit ou de syndiqués ont pu se faire embaucher.

Le vice-président: Monsieur Mulder.

M. Mulder: Monsieur le président, j'aimerais pour commencer prendre note de la question de monsieur Parker à propos de la publicité du CN à la télévision et je ferai part à mes collègues haut placés au sein du CN de vos objections à l'endroit de cette publicité que vous jugez trompeuse.

[*Texte*]

Second is just a point of clarification regarding the $3.2 million. Again, I do not want to leave the impression that all that $3.2 million went towards newspaper ads.

Mr. Parker: No, there are displays.

Mr. Mulder: Much of it did not; there were lots of other things. There were brochures; it includes the cost, for example, of the press releases we had to put together, the proclamation kit we put together to tell people about the ads, and staff costs for going out west to explain the Bill, etc. So lots of other costs are covered in that, and I could provide the clerk with a breakdown of the $3.2 million which shows you where all the elements went.

When it comes to the fair labour practices in the CP, I am not on top of this. The Department of Labour makes sure CP, CN and any other company which falls under the federal labour laws and so on honour all the agreements and contracts. Again, I could perhaps deal with the Department of Labour in CP and just check to see whether or not there is a monitoring system, that all the contracts are being let with consistent contracting procedures, which are also consistent with the agreements the railways have with the labour unions for all the work. But a fair amount also is that CP, for example, would give a contract to a contractor to build, say, a tunnel. Now, the contractor in turn may or may not have an agreement with the union. So that is at arm's length removed not only from the government, but even at arm's length removed from CP. And then CP may not have anything finally to say as to how a certain contractor should build a tunnel, with what kind of labour, or what the labour conditions should be.

• 1040

Mr. Parker: That is not my point, Mr. Chairman. My point is the fact that if it is going to be non-union, which it is quite evident it is going to be, and the kind of advertising and the kind of displays and the comments being made about the jobs and so on, is it not a concern of yours that you are participating in a program where there could be possibilities of special permits being issued for not living up to federal fair wages guidelines? If you are participating in a program advertising this, I would think that is something you should be aware of.

Mr. Mulder: As I said, I will get in touch with my colleagues in the Department of Labour, making sure that we do—whatever agreements are there that are being honoured.

Mr. Parker: Another question, if I may, Mr. Chairman, with regard to CP Rail at the present time. Some members were requesting information about the handling of dangerous

[*Traduction*]

En second lieu, une petite précision à propos du budget de 3,2 millions de dollars. Je ne voudrais pas que vous ayez l'impression que l'intégralité de ce budget a été consacrée à des publicités dans les journaux.

M. Parker: Effectivement, il y a également des affiches.

M. Mulder: Effectivement, et aussi beaucoup d'autres choses, comme des brochures publicitaires. Le budget absorbe également, c'est un exemple, beaucoup de communiqués de presse et celui de la trousse de publicités que nous avons conçue pour signaler la campagne publicitaire aux gens; il y a également les frais engagés par le personnel que nous envoyons dans l'Ouest pour expliquer la teneur du projet de loi, et j'en passe. Il y a donc toute une série de postes de dépenses qui font partie de ce budget et je pourrais faire tenir au greffier du Comité un état détaillé de ce budget de 3,2 millions de dollars qui vous montrera comment nous avons dépensé cet argent.

Pour revenir maintenant à l'équité en matière d'emplois au CP, je ne suis pas très au courant. Le ministère du Travail veille à ce que le CP, le CN et toute autre compagnie qui est assujettie à la législation fédérale sur le travail respectent toutes les ententes et tous les contrats. Ici encore, je pourrais peut-être vérifier dans le cas du CP auprès du ministère du Travail pour voir si effectivement il y a une formule de surveillance qui garantit que tous les contrats sont passés dans les règles et dans le respect des ententes et conventions conclues entre les compagnies de chemins de fer et les syndicats ouvriers. Mais il est évident qu'il y a un bon pourcentage de tout cela qui vaut pour le CP lorsque, par exemple, cette compagnie passe un contrat avec un entrepreneur pour percer un tunnel. L'entrepreneur à son tour n'a pas nécessairement une entente ou une convention syndicale. À ce moment-là, le gouvernement et même le CP n'ont plus grand-chose à y voir. Le CP peut fort bien ne pas avoir son mot à dire quant aux méthodes utilisées par l'entrepreneur pour percer le tunnel, quant au genre de main-d'oeuvre qu'il doit utiliser ou quant aux conditions de travail sur les chantiers.

M. Parker: Ce n'est pas cela que je voulais dire, monsieur le président. Si on doit faire appel à une main-d'oeuvre non syndiquée, ce qui va de toute évidence être le cas, compte tenu des publicités, des panneaux et des affiches et de tout ce que vous dites à propos des emplois que vous allez créer, ne devriez-vous pas avoir cette conviction que vous participez à un programme qui pourrait sous-tendre certains permis spéciaux permettant de déroger aux directives fédérales en matière d'égalité salariale? Si vous participez à un programme qui prône justement cela, j'imagine que vous devriez être au courant.

M. Mulder: Comme je vous l'ai dit, je vais me mettre en contact avec mes collègues du ministère du Travail pour voir si c'est effectivement ce que nous faisons et m'assurer que les conventions et ententes, quelles qu'elles soient, sont effectivement respectées.

M. Parker: Une autre question si vous me le permettez, monsieur le président, à propos de la situation actuelle des chemins de fer du CP. Certains députés avaient demandé de

[*Text*]

goods. We have had the Mississauga problem; we had the Medicine Hat problem, where there was a serious wreck there. Are you aware that CP Rail at this time are in a program of testing for the removal of the caboose from the tail end of their trains?

Mr. Mulder: Yes.

Mr. Parker: Some of their trains are 115 to 120 car lengths long, handling all kinds of dangerous goods and so on. Is this of concern to your department, being in charge of surface transportation and so on, and will you be monitoring this practice at all?

Mr. Mulder: Both people in my organization, Mr. Chairman and Mr. Parker, are generally monitoring those developments. More specifically, the CTC is very much monitoring it, because the railways cannot remove any cabooses unless they get permission from the CTC. The CTC will be the final arbiter on that. If they have good reason, for safety or operational reasons, or because of conditions tied in with labour union contracts, and so on, that cabooses cannot be removed, then the CTC will rule accordingly. I believe the member said, which is factually correct, that the CP is only testing it. They do not have the approval yet of the CTC to do it. So we are generally monitoring it, yes; but, more particularly, the CTC makes the final decision on that.

If I may, talking about dangerous goods, the member may be pleased to know that the Minister is in the process of finalizing an advisory committee on dangerous goods movements that will consist of the railways, the industry, consumer representatives, and so on, to make sure he gets constant advice as to what is happening on dangerous goods—whether the Act should be improved, whether the CTC should change some of its regulations, and so on. That is moving ahead as well.

The Vice-Chairman: Your last question, Mr. Parker.

Mr. Parker: Thank you, Mr. Chairman.

Another area that I am sure should come under your jurisdiction, and if it does not, it should, is the fact that while all this upgrading is going on on the railways there has been a tremendous neglect of railway fencing along the railway right of ways. I have letters on my desk. I have written to the railways with regard to the upgrading. In some areas they have upgraded it. But spring is coming and many cattle will be starting to go out into these areas. In the area I come from, in the Kootenays—I have letters right now that I have written to CP Rail, and I would hope your department would ensure that their fencing is upgraded to ensure that not only cattle along the right of way but the average individual are protected.

[*Translation*]

plus amples renseignements au sujet de la manutention des marchandises dangereuses. Il y a eu la catastrophe de Mississauga, il y a eu un problème à Medicine Hat où il y avait eu un sérieux accident. Saviez-vous que le CP a actuellement un programme expérimental destiné à étudier les possibilités de suppression des fourgons de queue sur tous les convois?

M. Mulder: Oui.

M. Parker: Certains de ces convois comptent jusqu'à 115 ou 120 wagons qui transportent toute une série de produits dangereux. Puisque vous assumez la responsabilité des transports de surface, cela vous inquiète-t-il et suivez-vous l'évolution de la situation?

M. Mulder: Mes collaborateurs, monsieur le président, ainsi que monsieur Parker, suivent la situation de très près. Pour être plus précis, la CCT s'en charge plus particulièrement dans la mesure où les compagnies de chemins de fer n'ont pas le droit de supprimer les fourgons de queue sans avoir obtenu l'autorisation de la Commission. À cet égard, c'est la CCT qui est l'arbitre en dernier ressort. Si, pour des raisons de sécurité ou de facilité d'exploitation ou si certains des critères inhérents aux conventions syndicales justifient le maintien des fourgons de queue, c'est la Commission qui jugera du bien-fondé des raisons invoquées. Le député a dit, je crois, ce qui est d'ailleurs la vérité, que le CP ne faisait qu'étudier la question. Il n'a pas encore reçu l'assentiment de la Commission. Dès lors, oui, nous suivons de près la situation mais, pour être plus précis, c'est la Commission canadienne des transports qui décidera en dernier ressort.

Si vous me le permettez, toujours à propos des produits dangereux, le député sera heureux d'apprendre que le ministre est en train de mettre la dernière main à la création d'un comité consultatif sur le transport des marchandises dangereuses qui sera composé notamment des représentants des chemins de fer, de l'industrie et des groupes de consommateurs, ce qui lui permettra de rester au courant de l'évolution de la situation dans le cas des marchandises dangereuses et de recevoir tous les conseils nécessaires à propos par exemple d'une éventuelle amélioration de la loi, d'une éventuelle modification de la réglementation de la Commission canadienne des transports et ainsi de suite. Des progrès sont donc d'ores et déjà enregistrés dans ce domaine.

Le vice-président: Votre dernière question, monsieur Parker.

M. Parker: Merci, monsieur le président.

Un autre domaine qui relève certainement de vous ou du moins devrait relever de vous est celui-ci: même si on a pu constater une modernisation du matériel ferroviaire, le clôturage des servitudes utilisées par les compagnies de chemins de fer pour faire passer leurs voies est outrageusement négligé. J'ai écrit aux compagnies de chemins de fer à propos de la modernisation. Dans certains cas, il y a eu effectivement modernisation des installations, mais il n'empêche que le printemps approche et que le bétail va commencer à être remis en pâture. Dans ma propre région, celle de Kootenay—et j'ai d'ailleurs toute une série de lettres que j'ai écrites au CP à ce sujet—j'aurais espéré que votre Ministère eut pu veiller à ce que les clôtures soient effectivement réparées ou modernisées

[*Texte*]

Mr. Mulder: Mr. Chairman and Mr. Parker, the technical regulations of the railways falls under the CTC. If you say those matters have been drawn to the attention of CN and CP, and you think not enough action is being taken, I would encourage you, and perhaps we could help facilitate that, to send that material to the Railway Transport Committee, because they have investigators. They have a program there to make sure that the railways maintain the fences to an adequate standard.

• 1045

Again, I will just pass your concerns on to Mr. John Heads, who is the Executive Director of the Railway Transport Committee. If you wish, I could perhaps even get him to get in touch with you to see what your concerns are, to see to what extent they are working with the railways to make sure that all the technical conditions are being met. Again, we do not get involved in the specifics on that. What we have been doing for the last year or two, is generally monitoring a number of things, and if we find that,based on appeals that come to the Minister and on so, the CTC and the railways, have not been active enough, then we, for example, get in touch with the CTC and say: "Could you give us an explanation? Why is more not being done?" If the answer is satisfactory, well, we drop it. If it is not satisfactory, we say: "Look, could you not improve here or there?" But the final decision in a lot of cases is with the CTC on those matters.

Mr. Parker: Thank you, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: I would like to call on Mr. Jesse Flis. Mr. Flis, please.

Mr. Flis: Thank you, Mr. Chairman. I would like to take this opportunity to thank Mr. Mulder, Mr. Tittley and others in Surface Transportation for being so patient with me over the two years in my role as Parliamentary Secretary, briefing me on the multitude of topics. It is nice to have them here before our committee again today. A lot has been said this morning about the transportation of dangerous goods. In *The Toronto Star* on Monday, April 2 of this week there was a heading entitled *Transport Committee Orders Tank Cars Recalled After Cracks Discovered*:

> Thirty railway tank cars used to ship dangerous products across Canada have been ordered recalled after cracks in bulkheads of two cars were found Friday by the manufacturer, Procor Ltd. of Oakville.
>
> The Railway Transport Committee, the regulatory arm of the Canadian Transport Commission, ordered on Saturday that the 30 cars be shunted to isolated sidings and placed under guard.

[*Traduction*]

de manière à protéger non seulement le bétail mais la vie des gens.

M. Mulder: Monsieur le président, la réglementation technique en matière ferroviaire relève de la Commission canadienne des transports. Si vous me dites, monsieur Parker, que la question a été portée à l'attention du CN et du CP et si vous êtes d'avis qu'il n'y a pas été donné suffisamment suite, je vous encouragerais, peut-être avec notre aide si vous voulez, à envoyer vos dossiers au Comité du transport ferroviaire qui a précisément des inspecteurs pour cela. Il existe effectivement un programme par lequel le Comité peut s'assurer que les compagnies de chemins de fer procèdent bien à la réparation, à l'entretien et à la réfection des clôtures selon les normes.

Ici aussi, je vais faire part de vos questions à M. John Heads qui est le directeur exécutif du Comité du transport ferroviaire. Si vous le désirez, je pourrais même faire en sorte qu'il se mette en contact avec vous pour que vous puissiez lui exposer vos problèmes et voir dans quelle mesure le Comité travaille en collaboration avec les compagnies de chemins de fer pour que tous les critères techniques soient effectivement respectés. Une fois de plus, nous ne nous occupons pas vraiment des détails. Depuis un an ou deux, nous nous contentons de surveiller d'une façon générale toute une série d'éléments et si nous nous rendons compte, d'après les appels qui sont interjetés auprès du ministre, que la Commission et les compagnies de chemins de fer n'ont pas fait suffisamment diligence, nous pouvons à notre tour prendre contact avec la CCT pour lui demander des explications et pour lui demander pourquoi rien n'a été fait. Si la réponse est satisfaisante, nous laissons tomber. Si elle ne l'est pas, nous lui demandons de faire un effort. Toutefois, dans bon nombre de cas, c'est la Commission canadienne des transports qui tranche en dernier ressort.

M. Parker: Merci, monsieur le président.

Le vice-président: La parole est maintenant à M. Jesse Flis.

M. Flis: Merci, monsieur le président. J'aimerais en profiter pour remercier M. Mulder, M. Tittley et leurs autres collègues de l'Administration des transports de surface qui ont été tellement patients à mon endroit depuis deux ans que je suis secrétaire parlementaire et qui m'ont aidé à comprendre une foule de sujets. C'est un plaisir que de les avoir à nouveau ici aujourd'hui. On a entendu beaucoup parler ce matin du transport des produits dangereux. Lundi, c'était le 2 avril, le *Toronto Star* a publié un article intitulé *le Comité des Transports ordonne le rappel de wagons-citernes présentant des fissures*:

> Trente wagons utilisés pour le transport de marchandises dangereuses au Canada ont dû être retirés du service après que le fabricant, la compagnie Procor Ltée de Oakville, eut découvert vendredi des fissures dans les cloisons de deux de ces wagons.
>
> Le Comité du transport ferroviaire qui est l'organe réglementaire de la Commission canadienne des transports a ordonné samedi que 30 wagons soient placés sur des voies de garage isolées et mis sous surveillance.

[*Text*]

Could Mr. Mulder tell us whether further cracks were discovered in other cars. Maybe he could give us an update on this very sort of unsecure discovery?

Mr. Mulder: Mr. Chairman, Mr. Flis, first of all, thank you for your very kind comments. It was not very difficult to work with you because you are a very understanding and patient and dedicated Member of Parliament and Parliamentary Secretary. You also, at times, when we briefed you were saying: "Well, that is all rationalized. What are you going to do about it? Let us get off our—excuse the . . . . . butts and take some action in these areas." we have always appreciated working with you in that framework.

On the specific question, Mr. Chairman, I do not have the answers. That was a decision that was made by the CTC; again, that is something they follow up on. I do not believe my colleagues are aware specifically of what the CTC is doing. Again, perhaps we could get in touch with them and let you know.

Mr. Flis: Do we know where these cars are being shunted to? What sidings they are sitting on?

Mr. Mulder: No, I am not aware of that. Sorry. But again I could find out. I do not know whether the CTC is coming back. I know you had the President here. I do not know whether he is scheduled to come back or not. I could get the information from the CTC or perhaps get Dr. John Heads to write directly to the Clerk and provide that information.

Mr. Flis: I think it would be helpful, Mr. Chairman, because many residents get a little jittery; they think it is next to their backyard.

Mr. Mulder: Yes.

Mr. Flis: So that kind of information would be helpful.

The Vice-Chairman: The Chair will intervene and take your suggestion, Mr. Mulder. If you would inquire from Mr. Heads, and ask for a report to be sent to the Clerk of this Committee, we would appreciate that.

Mr. Mulder: Right. Perhaps we could do it both on the fencing issues raised by Mr. Parker, and on the shunting the cars; where they are at, and what follow-up action is being taken with the cars in the Toronto area.

The Vice-Chairman: Fine.

Mr. Mulder: Right.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, on a point of order. Will there not be an opportunity for us to have the people who administer the Hazardous Products Act, Mr. Ellison . . .

Mr. Flis: Duncan Ellison.

[*Translation*]

M. Mulder pourrait-il nous dire si on a découvert des fissures semblables dans d'autres wagons? Il pourrait peut-être nous faire le point sur cette situation pour le moins dangereuse.

M. Mulder: Monsieur le président, j'aimerais pour commencer remercier M. Flis pour ses mots si aimables. M. Flis est d'un commerce très facile tant il est compréhensif, patient et dévoué, aussi bien en sa qualité de député qu'en sa qualité de secrétaire parlementaire. Il est arrivé, à l'occasion de séances d'information organisées à son intention, qu'il nous dise: «Bon, tout est clair. Qu'est-ce que vous allez faire? Secouons-nous les—excusez l'expression—fesses et mettons-nous au travail». Nous avons toujours eu beaucoup de plaisir à travailler avec vous dans ces conditions.

Pour en venir à la question qui a été posée, monsieur le président, j'ignore la réponse. C'est une décision qui a été prise par la CCT et ici également c'est la Commission qui suit le dossier. Je ne pense pas que mes collègues ici présents sachent au juste ce que fait la Commission. Peut-être pourrions-nous également prendre contact avec les gens de la Commission et vous mettre au courant par la suite.

M. Flis: Savez-vous où se trouvent ces wagons et sur quelles voies de garage au juste ils ont été placés?

M. Mulder: Non, je l'ignore excusez-moi, mais je pourrais me renseigner. Je ne sais pas si vous allez entendre encore une fois les gens de la CCT. Je sais que le président a déjà déposé, mais j'ignore si vous allez l'entendre une nouvelle fois. Je pourrais me renseigner auprès de la Commission, voire demander à John Heads d'écrire directement au greffier pour vous donner le renseignement nécessaire.

M. Flis: Ce serait très utile, monsieur le président, parce qu'il y a beaucoup de gens qui sont un peu nerveux, craignant que ces wagons soient un petit peu trop près de chez eux.

M. Mulder: Effectivement.

M. Flis: C'est donc un renseignement qui serait utile.

Le vice-président: La présidence voudrait donner suite à votre proposition, monsieur Mulder: si vous aviez l'obligeance de vous renseigner auprès de M. Heads et de lui demander de transmettre un rapport à ce sujet au greffier du Comité, nous vous en saurions gré.

M. Mulder: Certainement. Nous pourrions peut-être en profiter pour lui demander de le faire à la fois pour la question des clôtures dont a parlé M. Parker et pour la question des wagons en lui demandant où ils ont été mis en voies de garage et quelles sont les mesures qui ont été prises dans le cas des wagons qui se trouvent dans la région de Toronto.

Le vice-président: Parfait.

M. Mulder: D'accord.

M. Mazankowski: Un rappel au Règlement, s'il vous plaît, monsieur le président. N'aurons-nous pas l'occasion d'entendre les responsables de l'Administration de la Loi sur les produits dangereux, monsieur Ellison . . .

M. Flis: Duncan Ellison.

[*Texte*]

Mr. Mazankowski: —to bring us up to date on what is happening in that whole area and perhaps Mr. Heads. That might be something we might be able to consider in the steering committee, because I think there is interest on all sides on that particular subject. Perhaps under the appropriate vote we could consider that.

The Vice-Chairman: Mr. Mazankowski, we may have to rearrange our schedule next week anyway, so in that case, we might be able to consider that, if both those gentlemen be summoned early enough to do that.

Mr. Mazankowski: Certainly.

The Vice-Chairman: Thank you. So we may obviate the need for your intervention if we do call on both Mr. Heads and Mr. Duncan Ellison to appear before this committee early next week.

Thank you. Continue, Mr. Flis.

• 1050

Mr. Flis: The next line of questioning was around another heading that appeared the same day: *Head of Rail Safety Group Faces Contempt Charge for Statement.* But I think taking into account Mr. Mazankowski's intervention, those questions would be more appropriately directed to Mr. Ellison when he appears before this committee. I would certainly support that recommendation.

I would like to proceed now to Part 3 of the 1984-85 estimates expenditure Plan. I would like to congratulate the department in the way Transport Canada presents its estimates. I think they are clearly laid out and very easy to follow. I read on page 5-9 in Program Overview, the highlights for Surface Transportation and its goals, that the Surface Transportation Program has established these 1984-1985 goals. I will not refer to them all but this one specifically:

> to provide financial assistance of $32 million for Phase II of the Atlantic provinces highway strengthening and improvement programs;

Then you refer us to Page 5-35, and under Objectives I read:

> To promote the safe and efficient flow of people and goods by motor vehicles across provincial and international boundaries and to ensure the adequate provision and maintenance of a continuous highway network in Canada, nationally and regionally.

Further down, you talk about administering:

> $29.9 million that will be spent in providing assistance in NewfoundIand and New Brunswick for road construction and improvement on selected highway and secondary roads under the government's Special Recovery Capital Projects Program.

I have no problem with this kind of money being spent to maintain the national highway or international links but

[*Traduction*]

M. Mazankowski: . . . afin qu'il nous fasse le point, et peut-être également M. Heads? Nous pourrions peut-être en discuter au comité directeur parce que j'imagine que c'est une question qui intéresse tout le monde. Nous pourrions peut-être le faire à l'occasion de l'étude du crédit pertinent.

Le vice-président: Monsieur Mazankowski, il nous faudra peut-être de toute façon revoir notre programme la semaine prochaine, et à ce moment-là nous pourrons peut-être en parler et envisager la comparution aussi rapide que possible de ces deux témoins.

M. Mazankowski: Effectivement.

Le vice-président: Je vous remercie. Si nous faisons donc comparaître M. Heads et M. Duncan Ellison au début de la semaine prochaine, votre intervention ne sera peut-être plus nécessaire.

Je vous remercie. Veuillez poursuivre, monsieur Flis.

M. Flis: J'allais poser une autre série de questions à propos d'un autre titre qui avait été publié le même jour: *Administrateur d'un groupe sur la sécurité ferroviaire poursuivi pour outrage suite à une déclaration* mais, compte tenu de l'intervention de M. Mazankowski, je pense que nous pourrions plus utilement poser ces questions à M. Ellison lorsqu'il déposera devant nous. Quoi qu'il en soit, c'est la recommandation que je préconiserais.

J'aimerais maintenant passer à la partie 3 du plan de dépenses du Budget de 1984-1985. J'aimerais féliciter le ministère des Transports pour la façon dont il a présenté son budget, façon très claire et très facile à suivre. Je vois à la page 5-9, consacrée à l'aperçu du programme, les éléments fondamentaux du programme des transports de surface et les objectifs de ce programme tels qu'ils ont été établis pour 1984-1985. Je ne veux pas les aborder tous maintenant, mais il y en a un dont j'aimerais parler, en l'occurrence celui-ci:

> Fournir une aide financière de 32 millions de dollars pour la phase II des programmes de renforcement et d'amélioration de routes des provinces de l'Atlantique;

Puis nous y voyons une référence à la page 5-37 où l'on trouve ceci dans la liste des objectifs:

> Promouvoir l'écoulement sûr et efficace des gens et des marchandises par véhicules automobiles, à travers les frontières provinciales et internationales, et s'assurer de l'existence et du bon entretien d'un réseau routier couvrant l'ensemble du Canada, tant sur le plan national que sur le plan régional.

Un peu plus bas, on parle d'administrer:

> Les 29,9 millions de dollars qui seront dépensés pour aider Terre-Neuve et le Nouveau-Brunswick à construire des routes et à améliorer certaines routes principales et secondaires choisies en vertu du Programme des projets spéciaux de relance exécuté par le gouvernement fédéral.

Je n'ai absolument rien à redire à ce qu'on dépense cet argent pour assurer l'entretien des réseaux routiers nationaux

[*Text*]

surely, is not the improvement and the maintenance of secondary roads and work to be done on regional roads the responsibility of the provincial governments?

The Vice-Chairman: Mr. Mulder.

Mr. Mulder: Mr. Chairman and Mr. Flis, the simple answer to that question is yes, it is very much the responsibility of all provincial governments to maintain and improve their highways, primary, secondary and tertiary roads. We do in some cases, particularly in the Atlantic Provinces, make exceptions for a variety of reasons. We have historically been involved even from the early Atlantic Development Board days and then DREE, Department of Regional Economic Expansion and Transport Canada became involved in upgrading the highways in the Atlantic Provinces for a number of reasons. One is that the highway infrastructure there is at a much lower level than it is elsewhere, so it has much further to go. Secondly, their financial capacity to undertake that is much more limited than it is in other Provinces. Thirdly, in a number of ways improving highways is a very good way of improving the system. For example, in Newfoundland we have improved the highways to de-isolate small communities and also allow us to remove some ferry services or coastal services which would have been more costly if we kept them instaed of upgrading the highways. Also, we have said—and this has been a contentious issue—that if you cut down certain subsidies or change them and so on so money can be freed up, we will allocate that money towards highways and other things; it has to come about. The only area that I know of where we are explicitly into secondary roads is in the Atlantic Provinces and Newfoundland. I think we do a few of them in P.E.I. and New Brunswick and Nova Scotia but it is very limited. we have been historically and we will likely be in the future more involved in Newfoundland on the secondary roads. We are upgrading the Trans-Canada Highway but it only runs in one ribbon from Port-Aux-Basques through to St. John's. When you get into the areas, for example, in Labrador or the northern peninsula, or down in the Burin area and across a lot of areas there, there were not any roads and the roads that are there are in very poor shape. There is a good case to be made that if you are going to spend money in Newfoundland, you do it on roads as opposed to, say, improving airports, or indeed on improving ferry and coastal services. We have been liberal as I guess we should be—not in any pejorative term—in our interpretation of our roles there. We have made the case in saying that if you improve secondary roads in Newfoundland, it is an effective expenditure and in a number of cases it also allows us to reduce coastal services; that means a reduction over time in the cost of those subsidies.

[*Translation*]

ou internationaux, mais je me demande dans quelle mesure la réfection et l'entretien des routes secondaires et des routes régionales ne devrait pas plutôt relever des gouvernements provinciaux.

Le vice-président: Monsieur Mulder.

M. Mulder: Monsieur le président, il est évident que, dans l'abstrait, c'est effectivement le cas et qu'il incombe à tous les gouvernements provinciaux d'assurer l'entretien et la réfection de leurs routes principales, secondaires et tertiaires. Dans certains cas, surtout dans les provinces de l'Atlantique, nous avons fait quelques exceptions pour toute une série de raisons. Nous avons depuis toujours, déjà à l'époque de l'ancien Conseil de développement de l'Atlantique, puis du MEER, le ministère de l'Expansion économique régionale, nous avons donc depuis toujours à Transports Canada participé à la réfection et à la modernisation des routes des provinces de l'Atlantique pour toute une série de raisons comme je vous le disais. En premier lieu, l'infrastructure routière y est bien moins bonne que partout ailleurs et il y a donc beaucoup plus de progrès à faire. En second lieu, les moyens financiers de ces provinces sont beaucoup plus limités que ceux des autres provinces. Troisièmement, les travaux de réfection et de modernisation des routes représentent très souvent un excellent moyen d'améliorer le réseau tout entier. Ainsi, à Terre-Neuve, nous avons amélioré le réseau routier afin de rendre moins isolées les petites agglomérations et également pour nous permettre d'éliminer certains services de traversiers ou de navettes côtières qui auraient été beaucoup plus coûteux à assurer qu'une simple modernisation du réseau routier. Nous avons dit également—la question a d'ailleurs été controversée—que si nous réduisions certaines subventions ou si nous en modifiions l'assiette afin de libérer des crédits, nous pourrions affecter cet argent au réseau routier entre autres; il faut qu'il en soit ainsi. Mais la seule région pour laquelle, à ma connaissance, nous sommes vraiment actifs en matière de routes secondaires dans les provinces de l'Atlantique est celle de Terre-Neuve. Nous nous occupons aussi je crois de quelques routes secondaires à l'Île du Prince-Édouard, au Nouveau-Brunswick et en Nouvelle-Écosse, mais d'une façon très limitée. Nous avons toujours, je vous le disais, été plus actifs à Terre-Neuve dans le domaine des routes secondaires, et il est vraisemblable que nous le resterons. Nous sommes en train de moderniser la Transcanadienne, mais il ne s'agit que d'un seul axe reliant Port-Aux-Basques à St-Jean. Dans les régions plus éloignées par exemple, mettons au Labrador ou dans la péninsule septentrionale, ou encore dans la région de Burin, et il y en a bien d'autres encore, il n'y avait aucune route et les rares routes qui existaient étaient vraiment en très mauvais état. On peut donc valablement soutenir que s'il faut dépenser de l'argent à Terre-Neuve, il est préférable de le faire pour l'amélioration du réseau routier plutôt que pour construire des aéroports ou améliorer des services de dessertes côtières ou de traversiers. Nous avons fait preuve comme de raison, j'imagine, dans notre interprétation de notre rôle dans ces régions, d'un certain libéralisme—au sens non péjoratif du terme. Nous avons défendu notre position en soutenant qu'en améliorant le réseau de routes secondaires à Terre-Neuve, nous consentions une dépense utile et également que, dans toute une série de

[*Texte*]

• 1055

Mr. Flis: Having camped through Newfoundland and the other Atlantic Provinces, I could not agree with you more about the need for improving the road system there, but I hope the residents realize the contribution that the federal government is making to the maintenance and improvement of their road network.

We did have an excellent program across Canada called the UTAP program—Urban Transportation Assistance Program. That ended, I believe, a year ago, or is ending about now. Is there any follow-up to UTAP? I get a lot of representations from small towns, villages, where they need a grade separation and so on, and they are asking will there be a son of UTAP? Will there be a similar program to continue?

Mr. Mulder: We have under the SCRP program . . . the Special Capital Recovery Program—provided funding largely in Ontario but some other Provinces as well, for last year, this fiscal year, and the next fiscal year, to do grade separations and crossings. We are currently still before Cabinet with a proposal that would be a successor to UTAP. It has been discussed a couple of times in Cabinet committee and is scheduled to go back in a matter of, I think, about two weeks. So no final decision has been made. We are still hopeful that we will have a successor program but that is not our decision; that is for Ministers to make.

Mr. Flis: One of the problems with UTAP, some of the projects could not be finished by the end of this fiscal year. It is pretty difficult to do landscaping when there is snow on the ground and so on. So they have been asking why can their bills not be paid a couple of months or six months later. It was a pretty hard and fast rule that came down from the department—sorry, unless you got your bills in by the end of March you do not get full payment. Surely we can be a little more flexible than that, understanding that there are some conditions beyond the control of the contractor and the municipality. What is the latest position on that? I have written, I have made interventions but so far I have not been successful.

Mr. Mulder: Mr. Chairman, we are being more and more flexible on this and perhaps I could ask my colleague, Victor Barbeau, to give you some more details on where we stand on this issue.

The Vice-Chairman: Mr. Barbeau.

[*Traduction*]

cas, cette dépense nous permettait aussi de restreindre le nombre de dessertes côtières, ce qui signifie à la longue une réduction des subventions nécessaires.

M. Flis: Ayant moi-même campé un peu partout à Terre-Neuve et dans les autres provinces de l'Atlantique, je suis on ne peut plus d'accord avec vous lorsque vous dites qu'il est impératif d'améliorer le réseau routier, mais j'espère que les résidents se rendent compte de l'envergure de la participation financière fédérale lorsqu'il s'agit d'assurer l'entretien et l'amélioration du réseau routier.

Nous avons eu un programme transcanadien extrêmement réussi qui avait nom PATU, Programme d'aide au transport urbain. Ce programme s'est terminé il y a un an, je crois, ou est à la veille de se terminer. Envisage-t-on une suite? Il y a énormément de petites villes, de villages, qui ont besoin d'argent notamment pour la construction de croisements à niveaux différents, et qui m'ont demandé s'il allait y avoir une séquelle au programme PATU. Va-t-il y avoir un nouveau programme similaire?

M. Mulder: Dans le cadre du programme PPSR, le Programme des projets spéciaux de relance, nous avons surtout fourni des capitaux à l'Ontario, mais nous en avons donné également à d'autres provinces, l'an dernier, nous l'avons fait également cette année financière-ci et nous le ferons encore pendant l'exercice prochain, afin précisément de permettre la construction de croisements à niveaux différents. Actuellement, le Cabinet est saisi d'une proposition de programmes qui prendraient la relève du PATU. Un Comité du Cabinet en a déjà discuté à une ou deux reprises et la question devrait revenir à l'ordre du jour dans deux semaines environ je crois. Aucune décision n'a donc encore été prise de façon définitive. Nous espérons toujours être en mesure d'avoir un programme de relève, mais la décision ne nous appartient pas: elle est entre les mains des ministres.

M. Flis: L'un des problèmes qui se pose dans le cas du PATU, c'est que certains des projets n'ont pas pu être terminés avant la fin de l'exercice financier écoulé. Il est en effet extrêmement difficile de faire de l'aménagement paysager lorsque le sol est encore couvert de neige par exemple. Les agglomérations intéressées ont donc demandé pourquoi leur facture ne pourrait pas être payée deux ou six mois plus tard. Le Ministère a arrêté une règle assez inflexible à ce sujet, en ce sens que toute facture non présentée avant la fin du mois de mars ne donnait pas droit à un paiement intégral. J'imagine que nous pourrions facilement faire preuve d'un peu plus de souplesse, compte tenu du fait qu'il y a des circonstances qui échappent totalement à l'entrepreneur et à la municipalité. Quelle est la position courante à cet égard? J'ai posé la question par écrit, je suis intervenu ici et là mais jusqu'à présent en vain.

M. Mulder: Monsieur le président, nous faisons à cet égard preuve de plus en plus de souplesse et je pourrais peut-être demander à mon collègue Victor Barbeau de vous donner davantage de détails et de faire le point pour vous.

Le vice-président: Monsieur Barbeau.

[*Text*]

Mr. V.W. Barbeau (Deputy Administrator, Canadian Surface Transportation Administration, Department of Transport): Yes, thank you.

Well, again, there is no final decision made on it but what we are doing is going for a clean-up year on the projects that have not been completed. We expect a decision on that also within the next couple of weeks.

Mr. Flis: I highly recommend that because, as I say, there are a lot of circumstances beyond the control of the municipality and the contractor, yet the money must have been earmarked for that particular project, so certainly the money would have been . . . Is that reflected anywhere in the estimates here?

Mr. Mulder: Not yet.

Mr. Flis: Where would that money come from?

Mr. Mulder: If the Treasury Board does agree with it, we would just take the lapsed money from 1983 to 1984 and then, through a supplementary estimate, put it into 1984-1985. Mr. Barbeau is saying that a Treasury Board submission is going ahead. If the board agrees, that money would be just shifted from one fiscal year to another and we then make the payments.

Mr. Flis: Mr. Campbell was asking questions about transportation of the handicapped on VIA Rail and so on. I notice, under Surface, one of your objectives is to manage and co-ordinate a three-year demonstration project on transportation of disabled travellers by Roadcruiser, specifically in Newfoundland. Can you give us an update on that research?

Mr. Mulder: Yes.

We have, first of all, an advisory committee that is working with us to say what kind of buses we should buy, where they should be run, what kind of facilities should be on the buses and so on. Second, we are in the process of buying a number of buses. I do not know the exact number.

Mr. Pascal: They are in the design stage now, modifying one bus in particular to try to come up with a design that can accommodate putting disabled people on with wheelchairs and fixing it in place in the bus. If that design is functional and we find it works, then there will be additional purchases of buses that will have those modifications made.

Mr. Mulder: We need buses that will be designed uniquely for the handicapped and be used only by the handicapped.

Mr. Flis: Oh, I see. It is only for handicapped. What are we doing in the way . . . ?

Mr. Mulder: No. I guess you know that regular passengers can get on them as well.

Mr. Pascal: The intent is that at the middle door of the bus there would be a modification made where people can get on, be put into the bus. At the same time, modifications are being

[*Translation*]

M. V.W. Barbeau (sous-administrateur, Administration canadienne des transports de surface, ministère des Transports): Certainement, je vous remercie.

Comme nous vous le disions, aucune décision définitive n'a été prise à ce sujet, mais pour tous les projets qui n'ont pas pu être terminés, nous allons essayer d'obtenir une année de rattrapage et nous espérons également obtenir une décision à ce sujet d'ici quelques semaines.

M. Flis: Je vous le recommanderais chaudement, parce que, comme je le disais, il y a énormément de circonstances indépendantes de la volonté de la municipalité et de l'entrepreneur et comme de toute façon les crédits avaient été prévus pour les projets en question, il est certain que l'argent aurait pu être . . . Est-ce que cela figure quelque part au budget?

M. Mulder: Pas encore.

M. Flis: Où allez-vous aller chercher cet argent?

M. Mulder: Si le Conseil du Trésor est d'accord, nous allons utiliser les crédits rapportés de 1983 à 1984 et les intégrer au budget de 1984-1985 par le truchement d'un budget supplémentaire. M. Barbeau vous a dit qu'il y avait eu un dossier à l'intention du Conseil du Trésor et si celui-ci accepte notre soumission, l'argent nécessaire va simplement être transféré d'un exercice financier à l'exercice suivant après quoi nous pourrons faire les versements.

M. Flis: M. Campbell a posé certaines questions notamment à propos du transport des handicapés par VIA Rail. Je relève parmi vos objectifs pour les transports de surface la réalisation et la coordination d'un projet témoin triennal de transport par autocar des voyageurs handicapés, qu'on appelle le service *Roadcruiser*, en particulier à Terre-Neuve. Pourriez-vous faire le point?

M. Mulder: Certainement.

Pour commencer, nous avons un Comité consultatif avec lequel nous travaillons et qui nous conseille sur le modèle d'autocars à acheter, sur les dessertes à assurer, sur l'aménagement des autocars et ainsi de suite. En second lieu, nous sommes actuellement en train d'acheter un certain nombre d'autocars, mais j'ignore le nombre exact.

M. Pascal: Ils sont encore à l'étape du bureau d'études et il s'agit tout particulièrement de modifier un modèle d'autocar existant en fonction des besoins des handicapés en chaises roulantes de manière à leur permettre de rester dans leurs chaises roulantes en leur assurant un système de blocage. Si cette idée est valable et réalisable, nous allons acheter d'autres autocars qui seront aménagés en conséquence.

M. Mulder: Il nous faut des autocars conçus expressément pour les handicapés et qui serviront uniquement à cela.

M. Flis: Je vois. Vous dites uniquement pour les handicapés. Que faisons-nous pour . . .

M. Mulder: Non. Vous savez, j'imagine, que les autres usagers peuvent également les emprunter.

M. Pascal: Nous avons pensé à faire en sorte de modifier la porte centrale de l'autocar pour permettre aux gens d'y monter. Nous ajoutons par la même occasion à l'autocar

[*Texte*]

made on the bus so that they would have access to the washroom facilities, etc., but would accommodate the passengers that are not handicapped as well, integrate both together.

Mr. Flis: I see.

They are all the questions I have, Mr. Chairman.

• 1100

The Vice-Chairman (Mr. Bockstael): Thank you, Mr. Flis.

It being 11:00 o'clock, I would like to call a five-minute recess, or thereabouts. The bells are ringing now for the start of the House.

Thank you.

• 1102

• 1111

The Vice-Chairman: I call this meeting to order once again.

I call on Mr. Pierre Deniger.

M. Deniger: Merci, monsieur le président.

Je voudrais tout d'abord poser une question à M. Mulder, ou à quiconque à la table qui pourrait y répondre, à propos du paragraphe qui suit la description du crédit 110 des prévisions budgétaires, soit l'abolition des péages sur le pont Victoria.

Je m'intéresse au pont Victoria, parce qu'il se trouve en pein coeur de ma circonscription électorale, comme M. Tittley le sait. Or, je serais curieux de savoir pourquoi, en retour de l'abolition des péages sur le pont Victoria, on accorde une contribution statutaire, si j'en conclus par le (S) qui accompagne ce qui a trait au pont Victoria, et pourquoi le montant que l'on donne cette année est sensiblement plus élevé.

Le vice-président: Monsieur Mulder.

Mr. Mulder: Mr. Chairman, my French is not sufficient to meet Mr. Deniger's standards, although you might like to know that I interrupted French to come here because I have been taking some time to improve my French finally.

The figure shows that the estimated costs for 1984-85 are roughly $1.7 million versus $1.5 million in the last fiscal year. I do not have the specific reasons why they went up.

Perhaps Mr. Pascal knows the answer.

Mr. Pascal: The payments to CN cover more than just the tolls. Within that amount there is an amount that covers the termination of the tolls, which covers off the differential between what CN would have collected if the tolls had been left on the bridge and what they get now. Secondly, it also covers the maintenance of the bridge, which includes maintenance of the highway portion of the bridge and a portion of the

[*Traduction*]

certains autres aménagements pour permettre aux handicapés de se rendre par exemple aux toilettes. Mais l'autocar ainsi modifié pourrait également accueillir des passagers non handicapés, assurant ainsi donc l'intégration des deux catégories.

M. Flis: Je vois.

C'est tout ce que j'avais à demander, monsieur le président.

Le vice-président (M. Bockstael): Merci, monsieur Flis.

Comme il est 11 heures, je vous proposerais une interruption de séance de cinq minutes environ. Vous entendez d'ailleurs le timbre qui convoque les députés à la Chambre.

Je vous remercie.

Le vice-président: À l'ordre, s'il vous plaît, nous allons reprendre nos travaux.

Je donne maintenant la parole à M. Pierre Deniger.

Mr. Deniger: Thank you, Mr. Chairman.

My first question is for Mr. Mulder or for any of the officials who can answer it. It concerns the item following vote 110 in the estimates, namely the termination of tolls on the Victoria bridge.

The reason I am interested in the Victoria bridge is that it is located right in the heart of my riding, as Mr. Tittley knows. I would like to know why, in return for the termination of tolls on the Victoria bridge, there is a statutory contribution, or at least so I understand by the (S) that appears beside the entry for the Victoria bridge, and I would also like to know why the amount shown for this year has increased considerably?

The Vice-Chairman: Mr. Mulder.

M. Mulder: Mon français n'est pas suffisamment bon pour me permettre de répondre à la question de M. Deniger. Je tiens cependant à vous dire que j'ai interrompu mon cours de français pour venir ici. car j'ai enfin décidé de prendre le temps d'améliorer mon français.

D'après les chiffres, les coûts approximatifs de 1984-1985 sont d'environ 1,7 million de dollars par rapport à 1,5 million de dollars pour l'année fiscale précédente. Je ne sais pas exactement pourquoi le montant a augmenté.

Peut-être que M. Pascal connaît la réponse.

M. Pascal: Les paiements faits au CN ne représentent pas que la somme payée à cause de l'abolition des péages. On pait également un montant qui équivaut à la différence entre ce que le CN aurait perçu si les péages n'avaient pas été abolis, et ce qu'il reçoit maintenant. Le crédit s'applique également à l'entretien de la partie route du pont et une partie des coûts afférents à la superstructure du pont. Je n'ai pas la ventilation, mais je peux l'obtenir si vous la voulez.

[*Text*]

payment of the superstructure of the bridge. I do not have the breakdown, but I can obtain that if you wish.

M. Deniger: J'aimerais, si c'est possible, premièrement, connaître le montant consenti, depuis 1979, par le gouvernement fédéral au Canadien National pour que les gens de Saint-Lambert, de Greenfield Park et de Brossard, qui empruntent le pont, n'aient pas à verser de péage et, deuxièmement, que, dans la lettre où ces montants seront précisés, vous sépariez la partie «péage» de la partie «entretien».

En outre, compte tenu des nombreuses plaintes que j'ai reçues à cet égard, j'aimerais vous demander à propos de l'entretien du pont Victoria, si vous y avez droit de regard ou si le CN est le juge ultime des réparations ou de l'entretien du pont.

Le vice-président: Monsieur Pascal.

• 1115

M. Pascal: Je ne peux pas vous donner ce renseignement immédiatement, mais je peux l'obtenir et vous en faire part.

M. Deniger: Ne le faites parvenir qu'à moi. Comme il s'agit d'une question purement locale, je ne pense pas que il serait utile pour les membres du Comité. Si vous me le faites parvenir avant les prochaines élections, il me serait utile.

Le vice-président: Avant le mois de juin.

M. Deniger: Voilà pourquoi j'en aurais besoin le plus tôt possible. C'est une question locale. Aussi, il serait peut-être intéressant, lorsque vous ferez la recherche pour la lettre que vous allez m'envoyer bientôt, que vous demandiez au CN pourquoi il refuse de prendre les mesures nécessaires en vue d'assurer la sécurité sur la piste cyclable qui est tout près du côté sud du pont Victoria, c'est-à-dire à Saint-Lambert. Je reçois beaucoup de plaintes à ce sujet et, tous les jours, je crains qu'il n'y ait un accident tragique à l'entrée sud du pont Victoria.

Voilà la question que je voulais vous poser au sujet du pont Victoria. Je vous remercie de prendre la peine de m'envoyer une lettre. J'espère que les chiffres seront éloquents. Je tiens à vous assurer que je vais la faire publier dans les journaux de ma circonscription, parce qu'il est important que les gens de la Rive-Sud sachent que le gouvernement fédéral, par une contribution directe au CN, leur épargne un péage et s'occupe de l'entretien.

A la page 28-89 du Budget principal des dépenses de 1984-1985, on énonce les sous-objectifs du Programme des transports de surface du ministère. Parmi ces sous-objectifs, il y a celui-ci, et je cite:

> Veiller à ce que les usagers du système national de transport de surface soient traités équitablement.

Cela veut dire, selon moi, que vous avez la responsabilité de vous occuper des critiques comme celle que formulait tout à l'heure M. Campbell. Dans le passé, lorsqu'on avait une plainte concernant la société VIA Rail, il me semble qu'il fallait suivre le processus suivant. On devait écrire au ministre des Transports pour se plaindre. À ce moment-là, le cabinet du

[*Translation*]

Mr. Deniger: If possible, I would like to know how much the Federal Government has paid CN since 1979 to ensure that the people of Saint-Lambert, Greenfield Park and Brossard who use the bridge no longer have to pay a toll. If possible, I would also like the letter to show a breakdown between the amount paid to cover tolls and the amount paid for maintenance.

I have received many complaints about the maintenance of the Victoria bridge, and I would like to ask you whether you have the right to examine the repair work that is done, or whether the CN is the ultimate authority with respect to repairs and maintenance of the bridge.

The Vice-Chairman: Mr. Pascal.

Mr. Pascal: I cannot tell you that right now, but I can obtain the information for you.

Mr. Deniger: Since this is a purely local matter, I do not think it would be useful to the other members of the Committee, so just send it to me. If you send it to me before the next election, it would be most useful.

The Vice-Chairman: Before June.

Mr. Deniger: Exactly. That is why I need the information about this local matter as quickly as possible. In making the inquiries necessary to answer these questions, you could perhaps also ask the CN why it refuses to introduce some safety measures with respect to the bike path located in Saint-Lambert close to the south side of the Victoria bridge. I receive many complaints about this situation, and I fear daily that there is going to be a tragic accident at the south entrance to the Victoria bridge.

These are the questions I wanted to ask about the Victoria bridge. I thank you in advance for the letter you will be sending me. I hope that the figures will speak for themselves. I would like to tell you that I will be publishing the letter in the local newspapers in my riding, because it is important for the people on the south shore to know that the Federal Government pays money directly to CN to defray maintenance costs on the bridge and to cover the amount they would have paid in tolls.

On page 28-88 of the main estimates for 1984-5, we find a list of the sub-objectives of the departments surface transportation programs. One of the sub-objectives reads as follows, and I quote:

> To ensure that users of the National Surface Transportation are treated equitably.

In my opinion, this means that you do have a responsibility to look into criticism of the type Mr. Campbell raised earlier. In the past, when a person had a complaint about VIA, it seems to me, he sent a letter to the Minister of Transport. The Minister of Transport referred the letter to the office of the deputy minister of Transport. From there, the officials in the

[*Texte*]

ministre des Transports donne la lettre au cabinet du sous-ministre des Transports. Le cabinet du sous-ministre des Transports décide alors s'il va envoyer la lettre à la Commission canadienne des transports, c'est-à-dire au Comité de transports par chemin de fer, ou à VIA Rail. Étant donné que vous avez la responsabilité de voir à ce que tous soient traités équitablement, est-ce que vous pouvez dire à VIA Rail d'améliorer ses services, et à la Commission canadienne des transports d'être plus vigilante dans le cas de VIA Rail?

Mr. Mulder: Yes, Mr. Chairman. We certainly at the official level take the objective of providing, as much as possible, equitable treatment among all modes quite seriously. I think there are some cases where it is almost impossible to give equitable treatment, because for example when you run a ferry system versus, say, a rail passenger system, the requirements on those two different systems are so different that it is hard to compare equity. Certainly also when it comes to rail passenger and bus, we are very conscious of and document quite extensively what impact improvements in bus may have on VIA Rail or improvements in VIA Rail or changes in fares may have on the bus industry. Indeed, lately within the department and within the Surface Administration we have also been looking at the link, for example, between the proposed airline deregulation and what impact it might have on rail passenger.

So we provide a fair amount of data on this, and we also provide recommendations and advice to the Minister. I think our Ministers have been, over the past number of years, quite sympathetic to the views of the bus industry, and before 6 and 5 VIA was encouraged to make sure that its fares were going up higher than perhaps might have been justified on other grounds, and also to provide a cushion under which the bus industry might be operated at commercial rates for them. With the arrival of 6 and 5 that has not been possible, and there is a concern now again by the bus industry, particularly by Voyageur—much less so, by the way, from any of the other operators . . . that VIA is affecting their level of service and their revenue.

M. Deniger: Vous avez répondu à ma question. J'allais justement parler du transport par autobus, mais auparavant puis-je vous demander de m'expliquez-moi encore une fois les«lignes d'autorité»?

• 1120

En tant qu'usager de VIA Rail, j'ai une plainte. Je l'adresse au ministre. Vous, comme administrateur des transports de surface, vous avez la responsabilité de voir à ce que les gens soient traités équitablement. Avez-vous un pouvoir quelconque sur la Commission canadienne des transports et ou sur VIA Rail pour vous en assurer ou si, en réalité, ces mots-là ne veulent rien dire ou ne sont que des voeux pieux?

Mr. Mulder: Mr. Chairman, to some extent a number of these broader objectives are in a category of what one might call "motherhood statements"; nevertheless, motherhood is still basically a good idea, and it is also something that a lot of people strive towards, including people like myself. I do not

[*Traduction*]

deputy ministers office decided whether to send the letter to the Rail Transport Committee of the Canadian Transport Commission or to VIA rail. Since one of your sub-objectives is to ensure that all users of the National Surface Transportation are treated equitably, can you tell VIA Rail to improve its services, and can you tell the CTC to be more vigilante with respect to VIA Rail?

M. Mulder: Oui, monsieur le président. Au niveau officiel, nous prenons au sérieux l'objectif de fournir un traitement équitable dans le cas de tous les modes de transport. Dans certains cas, il est presque impossible de donner un traitement équitable, parce qu'il est parfois difficile de comparer les besoins et les services offerts par un réseau de chemins de fer de passagers et un réseau de traversiers. Dans le cas du chemin de fer passagers et d'un service d'autobus, nous étudions de près l'incidence que pourraient avoir des améliorations du service d'autobus sur le service de VIA Rail, et vice-versa. Dernièrement le ministère et l'administration des transports de surface a examiné les répercussions d'une déréglementation éventuelle des services aériens sur le service de chemin de fer passagers.

Nous recueillons donc beaucoup de données sur ces questions et nous faisons des recommandations et donnons des conseils au ministre. Depuis quelques années, je pense que les ministres ont été plutôt favorables au point de vue des services d'autobus. Avant la mise en oeuvre du programme 6 et 5 p. 100, VIA a été encouragé à faire en sorte que ses tarifs augmentent peut-être plus rapidement que nécessaire afin de donner aux compagnies d'autobus la possibilité de fixer des tarifs commerciaux. La mise en place du programme 6 et 5 p. 100 nous a empêché de procéder ainsi. Les compagnies d'autobus, surtout Voyageur, sont inquiètes parce qu'elles estiment que la concurrence de VIA a une incidence néfaste sur leur niveau de services et sur leurs revenus.

Mr. Deniger: You have answered by question. I was in fact going to raise the question of bus transportation, but before turning to that, please go over these lines of authority once again.

Say that I, as a user of VIA Rail, have a complaint. I send it to the Minister of Transport. You, as the administrator of surface transportation, are responsible to ensure that all users of the National Surface Transportation system are treated equitably. Do you have any power whatsoever over the CTC or VIA to insure that people are in fact treated equitably or are these words in fact meaningless or simply a motherhood statement?

M. Mulder: Monsieur le président, dans une certaine mesure certains de ces objectifs plus larges pourraient être décrits comme étant des «voeux pieux». Les voeux sont quand même bons, et moi-même je cherche à en avoir. À mon avis, il ne sera jamais possible ni de définir ni d'atteindre une équité parfaite.

[*Text*]

think you will ever reach the stage where you will be able either to define or reach perfect equity. So it is a question of whether or not you are progressively moving towards a system that is more equitable than it has been in the past. That is number one.

Number two is that when a specific complaint comes in, say from a rail passenger user to the Minister, if it has to do with operational problems that the individual has experienced on a VIA train, the letter is referred to VIA Rail. We are not in the habit, any longer, of trying to answer for the Minister letters that really deal with VIA's operational matters. So quite often VIA officers draft a letter and send it back and get the Minister to process it through and he signs off. In a number of cases also . . . we send it to Mr. Franche, saying will you please reply directly to the individual concerned and give him the information and send us a copy.

M. Deniger: Pouvez-vous me dire s'il y a présentement des négociations entre vous et vos fonctionnaires parallèles au gouvernement du Québec concernant les trains de banlieue de la région de Montréal? Je vois qu'il y a une subvention de 12 millions de dollars de prévue pour 1984-1985 pour les trains de banlieue de la région de Montréal. Je sais que, récemment, le ministre Axworthy allait à Québec rencontrer le nouveau ministre des Transports, M. Léonard. Est-ce qu'il a été question des trains de banlieue? Je crois que vous y étiez. Si ce n'est pas le cas, pouvez-vous me dire si vous avez des relations concernant le programme des trains de banlieue dans la région de Montréal? Pouvez-vous nous faire état de la situation?

M. Tittley: Monsieur le président, je n'ai pas assisté à la réunion qui a eu lieu entre le ministre Axworthy et le ministre des Transports du Québec, mais je sais qu'on a discuté des trains de banlieue à cette réunion.

La somme de 12 millions de dollars que vous voyez dans le Budget principal de 1984-1985 représente la phase II du programme d'injection de capital dont le gouvernement fédéral et le gouvernement provincial avaient convenu pour l'amélioration du service de trains de banlieue dans la région de Montréal.

La première phase de 40 millions de dollars se terminait cette année, et nous commençons maintenant la deuxième phase qui est de 30 millions de dollars, soit 12 millions de dollars pour 1984-1985 et 18 millions de dollars pour 1985-1986.

Ces sommes-là sont destinées en grande partie à l'amélioration de gares du service Rigaud et à des améliorations au service Deux-Montagnes, étant donné qu'il n'y a pas d'entente sur l'amélioration du service Saint-Hilaire qui fait l'objet de dissensions.

Je n'ai pas tous les détails en main, mais il nous ferait plaisir de fournir au Comité ou à vous, monsieur Deniger, de plus amples renseignements à ce sujet.

M. Deniger: La ligne Saint-Hilaire, monsieur Tittley, traverse ma circonscription, comme vous le savez.

M. Tittley: D'accord.

[*Translation*]

Il s'agit de savoir avant tout si le système devient de plus en plus équitable.

Lorsqu'un usager du service des chemins de fer adresse une plainte au ministre qui concerne des problèmes de service d'un train VIA, la lettre est transmise aux responsables de VIA Rail. Nous ne cherchons plus à répondre au nom du ministre à des lettres concernant des questions opérationnelles de VIA. Souvent les agents de VIA rédigent une lettre et l'envoient au ministre pour signature. Parfois nous transmettons la plainte également à M. Franche en lui demandant de répondre directement à la personne et de nous envoyer une copie de sa lettre.

Mr. Deniger: Could you tell me whether there are negotiations underway at the present time between you and your counterparts in the Quebec Government concerning a Montreal commuter trains? I see in the estimates that there is a $12 million grant for 1984-5 for Montreal commuter trains. I know that Mr. Axworthy, the Federal Minister of Transport, recently went to Quebec City to meet the new Quebec Minister of Transport, Mr. Léonard. Was the subject of commuter trains discussed? I believe you were present. If this subject was not discussed, can you report on the situation and tell me whether you are discussing the Montreal commuter train program with the Quebec Government?

Mr. Tittley: Mr. Chairman, while I did not attend the meeting between the minister and his Quebec counterpart, I do know that the subject of commuter trains was discussed.

The amount of $12 million that you see in the Main Estimates for 1984-5 are for the second phase of a capital injection program that the Federal and Provincial Governments agreed upon to improve commuter train service in the Montreal area.

The first phase of the program, involving an expenditure of $40 million, ended this year, and we are now beginning the second phase, which totals $30 million - $12 million for 1984-85 and $18 million for 1985-6.

Most of the money will be spent to improve the stations on the Rigaud line and to improve the service from Deux-Montagnes. No agreement was reached on improving the service from Saint-Hilaire.

I do not have all the details with me, but I would be pleased to provide you, Mr. Deniger, or the committee with further information.

Mr. Deniger: As you know, Mr. Tittley, the Saint-Hilaire line runs through my riding.

Mr. Tittley: Yes.

[*Texte*]

M. Deniger: Elle arrête à Saint-Lambert, et les gens sont inquiets. Evidemment, c'est le gouvernement du Québec qui établit les priorités. On semble s'occuper de Rigaud, on semble s'occuper de Deux-Montagnes, mais on semble délaisser la Rive-Sud.

Je crois que M. Barbeau a quelque chose à ajouter.

M. Barbeau: Oui. Moi non plus je n'ai pas assisté à la réunion entre les deux ministres, mais j'étais présent à une réunion qui a eu lieu, au préalable, entre hauts fonctionnaires des deux ministères. La province de Québec a promis que d'ici un mois elle nous ferait des propositions fermes concernant la ligne de Saint-Hilaire. Toute la question de paiement pour les deux années est encore assujettie à une entente qui fait partie d'un tout. Cela demeure donc un sujet qui nous tient à coeur.

• 1125

M. Deniger: Monsieur Tittley, si c'était possible, je serais curieux d'avoir copie de l'entente. Cette dernière prévoit-elle que le gouvernement du Québec doit rendre compte du montant ou accorde-t-on un montant global?

M. Barbeau: Si je puis répondre, je dirai que nous exerçons des contrôles. Il y a tout de même un problème qui se pose à propos de la question de partage des fonds au titre des dépenses qui seront faites. Encore là, cette question demeure en litige et suite à la réunion avec son homologue québécois, le ministre a promis d'examiner toute proposition que ce dernier lui présenterait.

C'est encore là une question qui reste à trancher parce qu'elle n'était malheureusement pas assez bien précisée dans le cadre de l'entente signée.

M. Deniger: Merci.

Le vice-président: Merci, monsieur Deniger. Le temps qui vous était alloué est écoulé.

We have just concluded the first round, and now I am ready to start the second round with the Hon. Don Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Mulder, I wonder if you could provide the committee with the number of new jobs that were created as a result of the Western Grain Transportation Initiative in 1983 and what is projected for 1984, 1985 and 1986. I am not interested only in numbers; I am interested in direct new jobs as a result of this initiative and in indirect jobs, where they will take place and in what specific industries these jobs will be created. I can appreciate you would not have that information now, but if you could provide it I would appreciate it.

The Vice-Chairman: Mr. Mulder.

Mr. Mulder: Yes, Mr. Chairman. Mr. Mazankowski, I will try to get that information to you as much as I possibly can. One thing is that you say direct new jobs and indirect new jobs. I think we have some of that information, but to an extent, what we look at is all jobs. If you get, say, $12.5 billion or $13 billion, it includes some projects that are already under way. Now, some were accelerated or other ones were added, so we would have to split out what normally would have been

[*Traduction*]

Mr. Deniger: It ends in Saint-Lambert, and people are getting worried. It is of course up to the Quebec Government to establish its priorities. It seems concerned about the service from Rigaud and Deux-Montagne, but it seems to be neglecting the south shore.

I think Mr. Barbeau has something to add.

Mr. Barbeau: Yes. I did not attend the meeting of the two ministers, but I did attend an earlier meeting of officials. The Province of Quebec promised that it would put forward firm proposals about the Saint-Hilaire line in about one month. The whole question of payment for the two years is still subject to a comprehensive agreement. This remains a subject which is very important to us.

Mr. Deniger: If possible, Mr. Tittley, I would like to have a copy of the agreement. Does it provide that Quebec be accountable for the amount or is simply a lump sum payment?

Mr. Barbeau: I would like to answer that one if I may. We do have some control mechanisms in place. However, there is a problem regarding the distribution of funds for expenditures. This question is still outstanding, and the minister promised, following his meeting with his Quebec counterpart, to study any proposal that the later might submit.

No decision has yet been taken on this matter, because it was unfortunately not spelled out very clearly in the signed agreement.

Mr. Deniger: Thank you.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Deniger. Your time is up.

Nous venons de terminer le premier tour, et je suis maintenant prêt à donner la parole à l'honorable Don Mazankowski.

M. Mazankowski: Merci, monsieur le président.

Pourriez-vous dire au Comité, monsieur Mulder, combien de nouveaux emplois ont été créés grâce à l'initiative du transport des grains dans l'Ouest en 1983. Quelles sont les prévisions pour 1984-1985 et 1986. Ce ne sont pas uniquement les chiffres que je veux; je veux savoir combien de nouveaux emplois directs et indirects ont été créés, dans quelle région et dans quel secteur d'industries. Je me rends bien compte que vous n'avez pas ces données ici, mais je vous serais reconnaissant de les faire parvenir plus tard.

Le vice-président: Monsieur Mulder.

M. Mulder: Merci, monsieur le président. Je vais essayer, monsieur Mazankowsi, d'obtenir dans la mesure du possible les données que vous avez demandées. Vous avez parlé des emplois nouveaux directs et indirects. Je pense que nous avons certaines données à ce sujet, mais nous considérons tous les emplois. Si les dépenses sont de l'ordre de 12.5 milliards ou 13 milliards de dollars, elles comprennent certains projets qui sont déjà en cours. Certains projets ont été accélérés et d'autres ont

[*Text*]

invested versus what the additional investment will be or has been by the railways as a result of the Act. That is where we have some debate among statisticians as to how you carve those out.

Anyway, I will try to get you as much data on direct and indirect jobs and what specific industries . . . and indeed, I will even tell you where—for those four calendar years.

Mr. Mazankowski: That is right. I am basing my question only on the fact that material of a sort was provided with the original background documents.

Mr. Mulder: Right.

Mr. Mazankowski: It seems to me, if you had agreement with the statisticians then, you could probably have it now. I am mostly interested in quantifying the new jobs which are created as a result of the Western Grain Transportation Initiative.

Mr. Mulder: Mr. Chairman, if it is easier, if you just want us to replicate what we provided two years ago, we can give you that.

Mr. Mazankowski: No, I do not. It is a little bit different.

Mr. Mulder: We will do our best to get you the information.

Mr. Mazankowski: Okay.

On February 7, your Minister told Mr. Benjamin he was presently negotiating with the railroads and others to develop a revised branch line program, and that was to have been concluded in three or four weeks. Has it been concluded; if so, where is it and what is it? What is new to report?

Mr. Mulder: The staff in the Surface Transportation Administration for the last five weeks have been . . . First, I have one bit of information. At that time, we went before Cabinet to see if we could have a five-year Branch Line Rehabilitation Program, including the acceleration of funds, to spend some of it earlier rather than later. That was agreed to in principle.

• 1130

We then proceeded to have detailed consultation with the railways and the grain industry in western Canada to determine, given this broad agreement we have from Cabinet, what lines should be fixed at what levels and so on. Those consultations have been just about completed. There are a few more to go next week. Also, this topic is on the agenda for the Senior Grain Transportation Committee when it meets on Friday, because our Minister has asked that we give this committee a presentation and ask them to see what their views are on this topic. So perhaps we will have some more detailed discussion with them over the next few weeks.

[*Translation*]

été rajoutés. Il faudrait donc faire une distinction entre l'investissement que les sociétés de chemins de fer auraient fait de toute façon et l'investissement supplémentaire qu'elles ont fait ou qu'elles feront à cause de la loi. Tout le monde n'est pas d'accord quant à la façon de faire cette ventilation.

Quoi qu'il en soit, je vais essayer d'obtenir autant de données que possible sur le nombre d'emplois directs et indirects, les régions et les industries pour les quatre années civiles.

M. Mazankowski: C'est cela. Ma question est basée uniquement sur le fait que quelques données nous ont été transmises dans les premiers documents de base.

M. Mulder: C'est exact.

M. Mazankowski: Si vous vous êtes entendu avec les statistiques pour préparer ces chiffres à l'époque, à mon avis vous pouvez en faire autant maintenant. Je veux surtout savoir combien de nouveaux emplois ont été créés à cause de l'initiative du transport des grains dans l'Ouest.

M. Mulder: Monsieur le président, si vous préférez qu'on vous donne exactement la même sorte de données qu'il y a deux ans, c'est tout à fait possible.

M. Mazankowski: Non, ce n'est pas ce que je veux. Je veux des données un peu différentes.

M. Mulder: Nous allons faire de notre mieux pour obtenir les renseignements.

M. Mazankowski: D'accord.

Le 7 février le ministre a dit à M. Benjamin qu'il était en train de négocier avec les sociétés de chemins de fer et d'autres pour élaborer un programme revisé de remise en état de embranchements. Les négociations devaient être terminées il y a trois ou quatre semaines. Est-ce qu'elles ont été terminées, et si oui, en quoi consiste l'entente? Qu'avez-vous à nous dire à ce sujet?

M. Mulder: Depuis cinq semaines le personnel de l'administration des Transports de surface a . . . Tout d'abord, j'ai un petit renseignement à vous donner. Nous avons d'abord demandé l'autorisation au Cabinet pour un programme quinquennal de remise en état des embranchements, avec une accélération du financement afin de nous permettre de dépenser certains fonds plutôt que prévu. Le Cabinet a accepté en principe notre proposition.

Nous avons ensuite entamé des consultations détaillées avec les chemins de fer et l'industrie des céréales de l'Ouest canadien pour déterminer dans la perspective de cet accord global du Cabinet quelles lignes devraient être remises en état et jusqu'à quel point, etc. Ces consultations sont pratiquement terminées, il ne reste que quelques points à régler la semaine prochaine. Cette question figure également à l'ordre du jour de la réunion de vendredi du Comité supérieur du transport du grain car notre ministre nous a demandé de faire un exposé à ses membres pour avoir leur avis. Il est donc possible que nous en discutions d'une manière plus détaillée avec eux au cours des prochaines semaines.

[*Texte*]

Once all those consultations have been completed, then we have to go with the formal agreement to Treasury Board. We are hopeful we will be before Treasury Board before the end of April. So at that stage, then, the Minister will be in a position to announce the details of what the agreements will be for the next five years or so, if Treasury Board accepts all the conditions.

Mr. Mazankowski: It looks as if three or four weeks are more likely to be three or four months.

Mr. Mulder: But I think when the Minister was talking about it, he was before Cabinet—that he would get agreement on that. I am not too sure exactly what the question was, or the answer. I do not have it before me. The Minister may have been thinking—at that time he was before Cabinet, and he would have had an answer. And he did get the answer: in principle, yes, you can move in that direction; now sort out the details and go back to Treasury Board.

Mr. Mazankowski: It does not indicate that here. He is talking about developing a new branch line program; he hopes to bring it forward in three or four weeks, having completed the negotiations. Until he does that, he cannot do the actual allocation of money.

Mr. Mulder: Right.

Mr. Mazankowski: Why is there a $21.8 million reduction in branch line rehabilitation spending for the current year, 1984-85, over 1983-84?

Mr. Mulder: At the time when the estimates were put together last November, the Bill had not been passed. Since the fund for branch line rehabilitation was part of the overall allocation out of the $3.2 billion, Treasury Board did not want to accept the updated figures. We went back to Cabinet in January and said now that the Bill is passed, here is the latest allocation of the $3.2 billion, and here is what it will cost for each program element by fiscal year. We are now before the board, or will be going shortly, to get an increase through a supplementary estimate into the branch line program, so that program will be higher during 1984-85 than it was in 1983-84. So that will come through, I think, in Supplementary Estimates (B), this fall. You will see that.

Mr. Mazankowski: Why are the payments to be made under Bill C-155, arising out of the Crow benefit, not included in the 1984-85 estimates?

Mr. Mulder: Only one payment is under our budget. All the other payments are under CTC's budget, because the Act provides that the CTC, based on information provided by the railways, pays the railways on a monthly basis.

Mr. Mazankowski: Is it in the CTC budget?

Mr. Mulder: Yes.

[*Traduction*]

Une fois toutes ces consultations terminées, nous devrons alors présenter l'entente officielle au Conseil du Trésor. Nous espérons pouvoir le faire avant la fin d'avril. À ce moment-là, le ministre sera en mesure d'annoncer le détail de ces ententes pour les cinq prochaines années environ si le Conseil du Trésor en accepte toutes les conditions.

M. Mazankowski: J'ai l'impression que ces trois ou quatre semaines se transformeront plutôt en trois ou quatre mois.

M. Mulder: Je crois que, lorsque le ministre en a parlé, il en avait déjà saisi le Cabinet et qu'il était presque certain d'obtenir son accord. Je ne me souviens plus exactement ni de la question ni de la réponse. Je ne l'ai pas ici. Le ministre a peut-être pensé—il en avait déjà saisi le Cabinet et il était sur le point d'obtenir une réponse. Il a obtenu cette réponse: un accord de principe sous réserve de consultation quant aux détails et d'approbation éventuelle du Conseil du Trésor.

M. Mazankowski: Ce n'est pas ce qui est dit ici. Il parle d'un nouveau programme d'embranchements qu'il espère pouvoir annoncer d'ici trois ou quatre semaines après avoir terminé les négociations. En attendant, il ne peut pas dégager de crédit.

M. Mulder: C'est exact.

M. Mazankowski: Pourquoi y a-t-il une réduction de 21.8 millions de dollars des dépenses consacrés au programme de remise en état des embranchements pour l'année 1984-1985 par rapport à 1983-1984?

M. Mulder: Lorsque le budget a été préparé en novembre, le projet de loi n'avait pas encore été adopté. Étant donné que le poste pour la remise en état des lignes secondaires était inclus au budget général de 3,2 milliards de dollars, le Conseil du Trésor a refusé d'approuver les nouveaux chiffres. Nous sommes retournés devant le Cabinet en janvier et nous avons présenté la nouvelle répartition par programme des 3,2 millions de dollars résultant de l'adoption du projet de loi. Nous demandons maintenant ou nous demanderons bientôt au Conseil du Trésor une augmentation des crédits consacrés au programme des lignes secondaires, crédits qui seront donc plus élevés pour l'année 1984-1985 qu'ils ne l'étaient pour l'année 1983-1984. Je suppose que ces nouveaux crédits figureront dans le Budget supplémentaire (B) déposé cet automne. Vous le verrez.

M. Mazankowski: Pourquoi les versements devant être effectués conformément au Bill C-155, la Loi sur le Pas du Nid-de-Corbeau, ne sont-ils pas inclus dans le budget de 1984-1985?

M. Mulder: Un seul de ces versements est repris à notre budget. Tous les autres versements figurant au budget de la Commission des transports car la loi prévoit que c'est cette dernière, en fonction des renseignements fournis par les compagnies de chemins de fer, qui pratique ces versements sur une base mensuelle.

M. Mazankowski: Est-ce dans le budget de la Commission des transports?

M. Mulder: Oui.

[*Text*]

Mr. Mazankowski: I do not think it is.

Mr. Mulder: It may again be a question of whether it got in in time.

Mr. Mazankowski: Yes.

Mr. Mulder: Certainly it has been set aside to go in the CTC budget.

Mr. Mazankowski: I do not believe it is in the CTC budget.

Mr. Pascal: CTC will be coming through with supplementary estimates as well to include it in there.

Mr. Mazankowski: Okay.

Mr. Mulder: Do you have a figure there for how much that is? We could give the Hon. Member the figure right now.

Mr. Pascal: The figures we have right now that will be going in for 1984-85 are $578.2 million.

Mr. Mulder: Then we have in our budget one more payment, to pay the railways for last December.

Mr. Mazankowski: Which will be . . .

Mr. Mulder: That was part of the interim arrangement provisions in the Act. We did not pay them in this fiscal year; we are paying them in April.

Mr. Mazankowski: Any idea what that will be?

Mr. Mulder: I think it is $35 million. That is the last payment in the interim payment scheme. Then the new scheme, effective for January and so on, will all come out of the CTC's budget.

Mr. Mazankowski: So you will have roughly $613 million . . .

Mr. Mulder: Yes.

Mr. Mazankowski: —in total payments to the railroads for the Crow benefit.

Mr. Mulder: Right. But the CTC payments cover one fiscal year.

Mr. Mazankowski: Yes.

Mr. Mulder: Ours covers the payment for the previous fiscal year.

Mr. Mazankowski: Okay.

The question of the Agricultural Adjustment Fund: that is part and parcel of—I realize it may not fall directly within your domain, but as Surface Administrator I think you were very much a part of that whole debate. The Minister made it very clear that the Agricultural Adjustment Fund was still in his budget and that it would be assumed it would be used to ensure that there were no victims as the result of the passage of Bill C-155, be they grain producers or livestock producers.

[*Translation*]

M. Mazankowski: Je ne pense pas.

M. Mulder: C'est peut-être encore une fois de plus une question de calendrier.

M. Mazankowski: Oui.

M. Mulder: Ces versements doivent être prévus au budget de la Commission des transports.

M. Mazankowski: Je ne pense pas que le budget de la Commission des transports en fasse état.

M. Pascal: La Commission des transports présentera un budget supplémentaire qui les inclura.

M. Mazankowski: Très bien.

M. Mulder: Est-ce que vous avez un chiffre? Nous pourrions donner ce chiffre immédiatement au député.

M. Pascal: À l'heure actuelle, le chiffre pour l'année 1984-1985 est de 578.2 millions de dollars.

M. Mulder: Auxquels s'ajoute dans notre budget un versement supplémentaire aux chemins de fer pour le mois de décembre.

M. Mazankowski: Qui sera . . .

M. Mulder: Cela faisait partie des dispositions de transition contenues dans la loi. Nous ne les avons pas payées pendant la dernière année financière, nous les paierons en avril.

M. Mazankowski: Vous avez une idée de la somme?

M. Mulder: Je crois que cela fait 35 millions de dollars. C'est le dernier versement de transition. Depuis janvier c'est maintenant la Commission des transports qui doit faire ces versements sur son budget.

M. Mazankowski: Vous verserez donc au total environ 613 millions de dollars . . .

M. Mulder: Oui.

M. Mazankowski: . . . aux chemins de fer en vertu de la nouvelle Loi sur le Pas du Nid-de-Corbeau.

M. Mulder: Exactement. Cependant, les versements de cette année financière seront couverts par le budget de la Commission des transports.

M. Mazankowski: Oui.

M. Mulder: Nous n'avons assumé ces versements que pour l'année financière précédente.

M. Mazankowski: Très bien.

La question du Fonds d'ajustement agricole: elle est inhérente . . . je comprends que cela ne relève pas directement de votre domaine, mais en tant qu'administrateur des transports de surface je suppose que vous avez pris une grande part à ce débat. Le ministre a clairement indiqué que ce Fonds d'ajustement agricole figurait toujours à son budget et qu'il serait vraisemblablement utilisé pour s'assurer que l'adoption du Bill C-155 ne fasse aucune victime ni chez les cultivateurs de céréale ni chez les éleveurs de bétail.

[*Texte*]

• 1135

On the basis of testimony presented to us by Mr. Gary Jones, the President of the CCA, the Canadian Cattlemen's Association, and his reference to the method of payment being made to the railroads in perpetuity, he made the statement that in his view livestock production could be cut on the Prairies by as much as 50%. I think we have all recognized that there is a livestock hurt.

Are any discussions going on with respect to that part of the package? Is the $204 million being considered as a vehicle to ameliorate the hurt that has been identified?

The Vice-Chairman: Mr. Mulder.

Mr. Mulder: I have a two-part answer, Mr. Chairman, to Mr. Mazankowski's question. First of all, the $204 million has been set aside by the Minister of Finance and the Minister of Transport during 1985-86 or 1986-87, whenever the method of payment inquiry and the review of legislation is completed.

Mr. Mazankowski: Oh, that is for 1985-86.

Mr. Mulder: Yes. So it has been pushed ahead into the future. It is set aside. It has not been given back to Finance to do whatever they want to do with it, nor has it been given to us to do with it what we want to do with it. It has just been said that we will defer it until such time as the method of payment inquiry is completed and, subject to that, also the review of the legislation in 1985-86.

In the meantime the Department of Agriculture have been asked by Cabinet to deal with the question of what they could do in the meantime to offset some of the hurt that is alleged to be made by having this Act passed with the payments all going to the railways. They are dealing with that, and I think the basic approach they are taking is to see to what extent existing programs could be modified to deal with some of those problems. But there is no direct link yet between any of their proposals and that $204 million.

Mr. Mazankowski: Okay.

Respecting the minimum compensatory rate issue, on February 7 the Minister said that he was going to Cabinet within a week or so with the prospects of having a decision before the end of February. Could you bring us up to date on the status of the minimum compensatory rate issue, where it stands and when we can expect a firm decision on it?

Mr. Mulder: The brief answer is the reply my Minister made to you, sir, when he appeared the last time, which I think was two and a half weeks or so ago. When towards the end of the questions you asked that he said that it was still under discussion.

Mr. Mazankowski: Yes. Still under discussion?

Mr. Mulder: Yes.

Mr. Mazankowski: What form of discussion? What do you mean by that?

[*Traduction*]

Lors de son témoignage, M. Gary Jones, le président de l'Association des éleveurs bovins, évoquant la méthode de paiements à perpétuité aux chemins de fer, nous a dit qu'à son avis une réduction d'au moins 50 p. 100 de la production du bétail dans les prairies était possible. Nous avons tous reconnu, je pense, que la production de bétail souffrirait.

Y a-t-il des discussions en cours à ce sujet? Envisage-t-on de se servir de ces 204 millions de dollars pour en minimiser les conséquences?

Le vice-président: Monsieur Mulder.

M. Mulder: Monsieur le président, ma réponse à la question de M. Mazankowski sera en deux parties. Premièrement, ces 204 millions de dollars ont été mis de côté par le ministre des Finances et le ministre des Transports pour l'année 1985-1986 ou 1986-1987 lorsque l'enquête sur la méthode de paiements et la révision de la loi seront terminées.

M. Mazankowski: C'est pour l'année 1985-1986?

M. Mulder: Oui. Cette somme a été mise de côté mais pour plus tard. Elle n'a pas été rendue au ministère des Finances pour qu'il en fasse ce que bon lui semble pas plus qu'elle ne nous a été donnée pour que nous en fassions ce que bon nous semble. Il a été décidé simplement de la mettre de côté jusqu'à ce que l'enquête sur la méthode des paiements et la révision de la Loi en 1985-1986 soient terminées.

Entre-temps, le Cabinet a demandé au ministère de l'Agriculture de voir ce qu'il pourrait faire pour compenser les effets néfastes, s'il y en a, de l'adoption de cette loi attribuant tous les versements aux chemins de fer. Le ministère se penche sur la question et je crois que pour l'essentiel, il essaie de déterminer dans quelle mesure certains des programmes existants pourraient être modifiés de façon à régler certains de ces problèmes. Il n'y a pour autant aucun lien direct entre les propositions qu'il fera et ces 204 millions de dollars.

M. Mazankowski: D'accord.

Le taux de compensation minimum. Le 7 février, le ministre a dit son intention de se présenter d'ici une semaine environ devant le Cabinet et qu'il comptait sur une décision avant la fin de février. Pourriez-vous nous dire où en est cette question et quand nous pouvons nous attendre à une décision définitive?

M. Mulder: Je ne peux que répéter la réponse de mon ministre lorsqu'il a comparu la dernière fois, monsieur, il y a deux semaines et demi environ, je crois. À la fin de vos questions, il vous a répondu que cela faisait toujours l'objet de discussions.

M. Mazankowski: Oui. Cela fait toujours l'objet de discussions?

M. Mulder: Oui.

M. Mazankowski: Quelles sortes de discussions? Qu'entendez-vous par là?

[*Text*]

Mr. Mulder: Discussions between three or four Ministers and between the Ministers and their departmental staff in the industry east and west.

Mr. Mazankowski: So you cannot enlighten the committee as to when a decision will be made?

Mr. Mulder: No, I cannot, sir.

Mr. Mazankowski: Okay.

Under your objectives reference is made to your continuing efforts with the provinces and industry to increase the uniformity of motor carrier regulations across the country and, where desirable, to promote the selective deregulation of the industry.

I would like to ask you two questions.

Given the deregulated environment in the United States of both the trucking and the railroad industries and the increased difficulty that is posing with reference to the trucking industry and the railroad industry, are you taking any initiatives in analysing and bringing forth any recommendations as to how that issue might be dealt with in terms of the Canadian context? If so, is any of that information made available?

I think the trucking is always a very difficult area because the federal government is involved and yet it is not. But, in terms of the overall responsibility of having an effective, an efficient and a reliable transportation system, there clearly is a responsibility on the part of the federal government to ensure that it is all brought together, either under the provisions of law or through the provisions of persuasion. I would like to know what progress or what initiatives are being taken by the Canadian authorities in terms of dealing with that issue.

• 1140

Mr. Mulder: Yes, sir. I am pleased, Mr. Chairman, to report that we are doing a fair amount on this. First of all, we have had a series of meetings of a Joint U.S.-Canada Consultative Committee. They met, for example, again last week to go over the current difficulties between Canada and the U.S. about our different regulatory systems. They have assembled a number of facts as to what really is going on. Basically those facts tend to suggest that our problems are not as acute as is sometimes alleged in the newspapers or in the Congress in the U.S. That is number one.

Number two is that that committee is trying to find a way to harmonize the decision-making process. Particularly, two decisions were recently made by the Ontario board of motor carriers, I think, which have caused some concerns in the U.S. government and in the trucking industry. They are trying to find out, more exactly, why the Ontario board made those decisions and perhaps understand that and keep it at a low level. Those are the issues they have been dealing with. Also, we expect a report from that committee within a month or two, given all the work they have done, as to where we should go next to ensure improved harmonization between Canada and the U.S. That is one front.

[*Translation*]

M. Mulder: Des discussions entre trois ou quatre ministres et entre les ministres et leur personnel responsable de l'industrie dans l'Est et dans l'Ouest.

M. Mazankowski: Vous ne pouvez donc nous dire quand une décision sera prise?

M. Mulder: Non, monsieur.

M. Mazankowski: D'accord.

Un de vos objectifs est de poursuivre les efforts auprès des provinces et de l'industrie des transports routiers pour accroître l'uniformité des règlements régissant les transporteurs routiers dans l'ensemble du pays, et, s'il y a lieu, promouvoir la déréglementation sélective de l'industrie en question.

J'aimerais vous poser deux questions.

Compte tenu des problèmes croissants que pose la déréglementation de l'industrie du camionnage et de l'industrie ferroviaire aux États-Unis, avez-vous fait des études et préparé des recommandations exposant la meilleure manière de s'attaquer à cette question dans le contexte canadien? Dans l'affirmative, certains de ces renseignements sont-ils disponibles?

En matière de transport routier, la question est toujours très délicate car le gouvernement fédéral a des obligations sans juridiction. Il reste que le gouvernement fédéral a la responsabilité globale d'assurer le maintien d'un système de transport national efficace et fiable soit en légiférant soit en persuadant. J'aimerais savoir quels sont les progrès ou quelles sont les initiatives prises par les autorités canadiennes pour régler cette question.

M. Mulder: Oui, monsieur. Monsieur le président, c'est avec plaisir que je vous signalerai certains progrès. Premièrement, un comité consultatif mixte Canada a tenu une série de réunions. Ce Comité s'est justement réuni la semaine dernière pour passer en revue les problèmes que posent actuellement les différents systèmes de réglementation canadiens et américains. Un certain nombre de faits ont été répertoriés. Pour l'essentiel, ils tendent à démontrer que nos problèmes ne sont pas aussi graves que les journaux ou le Congrès des États-Unis semblent parfois le prétendre.

Deuxièmement, ce comité essaie de trouver le moyen d'harmoniser le processus de prise de décisions. En particulier, deux décisions récemment prises par la Commission ontarienne du transport routier ont provoqué l'inquiétude du gouvernement américain et de l'industrie du transport routier. Ils essaient de déterminer avec plus de précision la raison pour laquelle cette commission ontarienne a pris ces décisions, et peut-être de comprendre pourquoi et minimiser leurs incidences. C'est ce genre de problème que ce Comité essait de régler. Il doit également publier, d'ici un mois ou deux, un rapport recommandant ce que nous devrions faire pour assurer une amélioration de l'harmonisation entre le Canada et les États-Unis. Voilà les initiatives prises sur ce front.

[*Texte*]

The second one is based on a meeting that our Minister had with his provincial colleagues in December in Hull. He reached agreement on two things: one is to set up a working committee that will come up with a series of options as to how the regulatory system could be reformed—I suppose that is as good a way as any. It is not necessarily deregulation, it could consist of many forms.

A report has been prepared by this working committee and it is going to a committee of deputies who are meeting here in Ottawa, provincial and federal deputies, on the afternoon of April 17. They will get a report from this working committee as to what the options are and the pros and cons.

On the same afternoon, they will also meet with the trucking industry and hear their views as to what should be done in this area. Depending on what comes out of that, there may well be a meeting between federal and provincial ministers to see what they could collectively do about regulatory reform in the trucking industry.

At the same meeting in December, our Minister, with support from his provincial colleagues, also agreed that we will work to increase the uniformity of the legislation and the regulations and the standards right across the country. I think, during your days as Minister of Transport, you were involved in some of those issues—standard licensing, standard axle weights across the system, and so on. We are trying to develop an agenda. We have done a lot in the last five years. We are trying to develop a new agenda that would document more of those things that could be done.

In a nutshell, we are working with the Americans, to the extent that we can, to harmonize our regulatory system to see what more should be done. We are coming up with proposals on degrees of regulatory reform and we are coming up with proposals as to what could be done, whatever the rules are, to make them more uniform across the country.

Mr. Mazankowski: Does the department have any kind of background information that could be made available in terms of the statistical data, what the challenges really are, and the outline of some options that might be considered? Is that kind of information available? Do you have that kind of information and could it be made available to members of the committee?

Mr. Mulder: A fair amount of that is available but in the current form it consists of that federal-provincial note. The chairman is an Ontario government assistant deputy minister and I guess we would have to ask their concurrence in that—whether or not we could release that information. That would be the most up to date. It is a reasonably short paper, it has the options and the pros and cons, but it is a federal-provincial document for federal-provincial conferences.

Mr. Mazankowski: I see.

[*Traduction*]

Le deuxième front est le résultat d'une réunion de notre ministre avec ses collègues provinciaux en décembre à Hull. Deux ententes ont été conclues: premièrement, l'établissement d'un comité de travail qui produira une série d'options de réforme du système de réglementation—je suppose que c'est une méthode aussi bonne qu'une autre. Cela n'aboutira pas forcément à la déréglementation, cela pourra revêtir plusieurs formes.

Un rapport a été préparé par ce comité de travail et il sera communiqué à un comité de sous-ministres provinciaux et fédéraux devant se réunir ici à Ottawa le 17 avril dans l'après-midi. Ils auront un rapport sur les avantages et les inconvénients des différentes options.

Le même après-midi, ils rencontreront également les représentants de l'industrie du transport routier pour entendre leurs vues sur ce qui devrait être fait dans ce domaine. En fonction des résultats de cette réunion il se peut fort bien qu'une réunion entre le ministre fédéral et les ministres provinciaux ait lieu pour voir quelle réforme ils pourraient apporter collectivement à la réglementation de l'industrie du transport routier.

Lors de cette même réunion en décembre, notre ministre, appuyé par ses collègues provinciaux, s'est également engagé à uniformiser toutes les lois, tous les règlements et toutes les normes en vigueur dans le pays. Je crois que lorsque vous étiez ministre des Transports vous avez participé à certaines de ces discussions portant sur la normalisation des permis, du poids par essieu sur l'ensemble du réseau routier, etc. Nous essayons de mettre au point un ordre du jour. Nous avons beaucoup fait au cours des cinq dernières années. Nous essayons de mettre sur pied un nouvel ordre du jour qui contiendrait plus de renseignements sur tout ce qui pourrait être fait.

En résumé, dans la mesure de nos possibilités nous nous efforçons avec les Américains d'harmoniser notre système de réglementation pour déterminer où nous devrions faire plus. Nous préparons des propositions de réforme de la réglementation et des propositions sur ce qui pourrait être fait, quelles que soient les règles, pour accroître l'uniformité dans tout le pays.

M. Mazankowski: Votre ministère a-t-il certains documents donnant des chiffres, exposant les problèmes et certaines des options envisagées qu'il pourrait nous communiquer? Ce genre de document est-il disponible? Avez-vous ce genre de documents et pourriez-vous les communiquer aux membres du Comité?

M. Mulder: Nous avons un grand nombre de ces documents mais il y a surtout une note fédérale-provinciale. Le président est un sous-ministre adjoint du gouvernement de l'Ontario et je suppose qu'il nous faudrait avoir leur accord sur la communication de cette note. C'est le document le plus récent. C'est un document assez court contenant les avantages et les inconvénients de certaines des options mais c'est un document fédéral-provincial destiné à l'usage des conférences fédérales-provinciales.

M. Mazankowski: Je vois.

[*Text*]

Mr. Mulder: If you could leave it with me. I could ask whether or not people are prepared, following the meeting either of deputies or of ministers, to have that released.

Mr. Mazankowski: Okay. I would certainly appreciate that.

Does it appear evident that we may be moving towards an integrated continental trucking system with the advent of deregulation and the difficulty that it poses in terms of harmonizing the operations in the two countries and, of course, the difficulty it poses in terms of the uniqueness of our own country? There have been some who have gone as far as saying that we may very well be heading towards an integrated continental system. Is that something that has been discussed in your presence? Do you have any thoughts on it?

• 1145

Mr. Mulder: Yes sir, that topic, Mr. Chairman, has been discussed in my presence, not only in the trucking mode but in other modes as well.

Mr. Mazankowski: The rail?

Mr. Mulder: For example, if you look over the last 20 years,there has been a great deal more integration in north-south railway movements, not necessarily in joint ownership but certainly in joint working arrangements, leasing and exchanging of cars, joint rate formulation and so on. Now, there have been some ups and downs. Currently, it is a bit on the downslide because of the new U.S. law, but we think improvements could be made on both sides to make sure it is integrated. Also, on the air side, as the hon. gentlemen knows, there has been a great deal of integration of services through the bilateral agreements; who gets what share of the market and so on.

Certainly on the trucking side the last 10 years and so on, there has been more integration—much more standardized equipment; more Americans bringing products into Canada; more Canadians bringing products into the U.S. I would think that is inevitable because we have our biggest trading partners on both sides. The U.S. is our biggest customer and vice versa.

Mr. Mazankowski: What does it mean for the future of the Canadian trucking industry, if that is so?

Mr. Mulder: Right. Personally—I am just speaking personally—I would favour increased integration as long as the benefits and the costs to both sides were being balanced out. I would hate to see an integration, for example, on the trucking side where it meant that more and more Americans were coming up here and setting up branch lines and through these branch line operations they started to dominate domestic traffic. That is one possible scenario. I would think that would not be in Canada's interest.

Mr. Mazankowski: How do you control it in a deregulated environment?

Mr. Mulder: When it comes to the international side, both countries still have some deregulatory clout. Even in the U.S.,

[*Translation*]

M. Mulder: Si vous voulez bien me laisser faire, je pourrais demander aux intéressés après la réunion soit des sous-ministres soit des ministres, l'autorisation de vous communiquer ce document.

M. Mazankowski: Très bien. Je vous en serais reconnaissant.

Semble-t-il évident que nous nous dirigions vers un système de transport routier continental et intégré avec l'avènement de la déréglementation et les problèmes que cela pose au niveau de l'harmonisation des activités dans les deux pays et, bien entendu, les problèmes que cela pose compte tenu du caractère unique de notre propre pays? Certains ont même été jusqu'à dire qu'il se peut fort bien que nous nous dirigions vers un système continental intégré. En a-t-on discuté en votre présence? Qu'en pensez-vous?

M. Mulder: Oui, monsieur, cette question, monsieur le président, a été discutée en ma présence, non seulement en ce qui concerne le transport routier mais les autres transports également.

M. Mazankowski: Le transport ferroviaire?

M. Mulder: Par exemple, au cours des 20 dernières années il y a eu beaucoup plus d'intégration sur les lignes ferroviaires nord-sud, n'allant peut-être pas jusqu'à la fusion des compagnies mais certainement jusqu'aux ententes de travail en commun, la location et l'échange de wagons, des tarifs communs, etc. Il y a eu des hauts et des bas. À l'heure actuelle il y a quelques heurts à cause de la nouvelle loi américaine mais nous pensons que des améliorations peuvent être apportées des deux côtés pour assurer cette intégration. Du côté des transports aériens comme vous le savez très bien, il y a eu forte intégration des services grâce aux ententes bilatérales attribuant aux compagnies tel ou tel marché, etc.

Du côté du transport routier au cours des 10 dernières années l'intégration a progressé—une plus grande standardisation de l'équipement, plus d'Américains transportant des produits au Canada, plus de Canadiens transportant des produits aux États-Unis. Je crois que c'est inévitable car les États-Unis sont notre plus gros client et vice versa.

M. Mazankowski: Qu'est-ce que cela réserve comme avenir à l'industrie du transport routier canadienne?

M. Mulder: Personnellement—c'est mon avis personnel—je suis favorable à une intégration accrue à condition que les coûts et les avantages soient les mêmes pour les deux. Je n'aimerais pas du tout une intégration, par exemple, de l'industrie du transport routier qui verrait de plus en plus d'Américains venir établir des succursales chez-nous et finir par dominer notre trafic national. C'est une possibilité de scénario. Je ne pense pas que cela servirait les intérêts du Canada.

M. Mazankowski: Comment exercer le contrôle s'il y a déréglementation?

M. Mulder: S'agissant de trafic international, les deux pays conservent certains pouvoirs. Aux États-Unis le droit de laisser

[*Texte*]

they do not just automatically have the right to let the Canadians in or out and they do not even have it in Canada. That is why I think we ought to move much more towards the kind of cnsultative committee that we have now with the U.S. DOT, to sort out these things and to make sure that their regulatory authorities on safety and fitness tests, are consistent with some of the other regulatory decisions that we make.

The Vice-Chairman: Last question.

Mr. Mazankowski: Okey. Then I want just another one besides.

How does the Province of Ontario fit into this whole picture? Essentially, of all the provinces I would say they perhaps have a more controlled regime than any of the others. Are there signs that they are changing their attitude and relaxing their penchant for a strict regulatory control of the trucking industry?

Mr. Mulder: I think Quebec is probably the most controlled, but Ontario has been getting more of the applications, so they have been, in a sense, in the lead, having to deal with this issue more so than a number of other provinces. I think, as you probably know, Mr. Chairman, Mr. Mazankowski, their provincial legislature recently passed some new laws with respect to trucking, which makes it easier to get into and out of the trucking business. They have some proposals, I understand, that are coming before the legislature again. So they are selectively deregulating or reforming the system and are also making it more compatible between the Ontario system and the U.S. system, not totally so, but certainly more compatible than it has been in the past.

Now within that bill there are always daily decisions that have to be made by the regulatory body in Ontario. I think in some cases—certainly the Americans have said that it is in the Americans interest. There is a big debate about that and we are trying to deal with those on a case by case basis. Instead of generalizing from each case we are saying, look, there is a good case made for that one; perhaps the other one should have been decided on some other ground.

So Ontario, I think, has been quite progressive in that and they have certainly been very helpful with us to have a frank set of exchange and data with our American counterparts.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, if I may just one further question.

The Vice-Chairman: If you do that rather than a third round, then go ahead. One more then we will have Mr. Parker.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, it involves one particular branch line that I would like to ask a question on, but it may also relate to the whole issue of branch lines and branch line abandonment as a result of the passage of Bill C-155.

I am referring in particular to the CN Stettler rail line. I am sure Mr. Mulder is aware that a petition has been submitted to the Governor in Council asking that this particular line be reconsidered for placement into the permanent network. For a number of reasons, and I am not going to go into them, but

[*Traduction*]

les Canadiens entrer ou sortir n'est pas automatique et il en va de même au Canada pour les Américains. C'est la raison pour laquelle, à mon avis, nous devrions avoir de plus en plus de comités consultatifs États-Unis-ministère des Transports analogues à celui qui a été constitué pour régler ce genre de problème et s'assurer que leurs règlements en matière de sécurité, par exemple, sont compatibles avec les nôtres.

Le vice-président: Votre dernière question.

M. Mazankowski: Très bien. Une dernière question.

Quelle est la position de la province de l'Ontario dans ce tableau d'ensemble? Je dirais que pour l'essentiel c'est la province dont le régime est le plus contrôlé. Y a-t-il des signes de changement d'attitude et de relâchement de son penchant pour un contrôle strict de la réglementation de l'industrie du transport routier?

M. Mulder: Je crois que le Québec est probablement la province la plus contrôlée mais l'Ontario ayant reçu plus de demandes, dans le règlement de cette question elle s'est retrouvée, dans une certaine mesure, plus à l'avant-scène qu'un certain nombre d'autres provinces. Vous n'ignorez probablement pas, monsieur le président, monsieur Mazankowski, que le Parlement ontarien vient d'adopter de nouvelles lois concernant le transport routier, lois qui facilitent l'accès à cette industrie. Je crois savoir que certaines autres propositions doivent être soumises au Parlement. L'Ontario déréglemente donc ou réforme donc le système et essaie également de le rendre plus compatible avec le système américain, non pas totalement compatible mais certainement plus qu'il ne l'était auparavant.

Ce projet de loi fait que des décisions doivent être prises quotidiennement par l'organisme de réglementation de l'Ontario. Je pense que dans certains cas—les Américains ont dit que cela servait leurs intérêts. Cette question fait l'objet d'un grand débat et nous essayons de régler ces affaires cas par cas. Plutôt que de généraliser, nous disons que les arguments de tels cas sont valables alors que pour un autre la décision doit se fonder sur d'autres raisons.

Je crois donc que l'Ontario fait preuve d'initiative à cet égard et qu'elle nous a certes permis des échanges francs et fructueux avec nos homologues américains.

M. Mazankowski: Monsieur le président, j'aimerais poser une autre question.

Le vice-président: Si vous le préférez à un troisième tour, allez-y. Encore une et nous passerons à M. Parker.

M. Mazankowski: Monsieur le président, il s'agit d'une ligne secondaire particulière au sujet de laquelle j'aimerais poser une question mais il se peut que cela soit également lié à l'ensemble de la question de l'abandon de certaines lignes secondaires à la suite de l'adoption du Bill C-155.

Il s'agit de la ligne Stettler du CN. Je suis certain que M. Mulder n'ignore pas qu'une pétition a été soumise au gouverneur en conseil lui réclamant que cette ligne soit réintégrée au réseau permanent. Pour un certain nombre de raisons que je m'abstiendrai de répéter, mais principalement pour une raison

[*Text*]

primarily and a very fundamental reason is that the economics of the line represent quite a significant change, both in terms of the increased grain production and the potential, but more importantly, in terms of the revenue that will accrue to the railroad as a result of the increase in the freight rate.

• 1150

I am wondering if you or your people, Mr. Mulder, have had a chance to look at the arguments that have been, I think, so very eloquently put forth by a committee that I think has really done its homework and done an excellent job, and what kind of recommendations you would be making to your Minister on it?

The Vice-Chairman: Mr. Mulder.

Mr. Mulder: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Mazankowski, we did receive their submission. I did not read the whole report, but I certainly went through the executive summary they had. I was impressed and so were my colleagues with the amount of homework which had been done and the case they made and how they documented it. We helped arrange a meeting between Mr. Axworthy and the Red Deer group, to get the Minister a first-hand briefing from these individuals about their case. I think one of your colleagues, Mr. Malone, was also involved in that meeting and some other actions on that front.

I believe the people involved in this issue are officially going to ask—I am not entirely sure of its status—to see if the CTC will review their earlier decision they made on August 31, that it should be abandoned. Our Minister, I think, is prepared to just let that go through. He may not have to be involved at this stage, to just decide whether or not it should go to the CTC for further review. But if I understand it, he is likely to be sympathetic to at least having the case heard again, based on the new evidence.

Mr. Mazankowski: You very elaborately evaded the question. I asked you what recommendation you would be giving to your Minister, given the fact that you were so impressed by the eloquence and the thoroughness of this presentation.

Mr. Mulder: Well, I am not going to duck behind the line if I cannot tell you what my advice would be. My advice would be—based on the information and based on the case, that the Minister ought to make sure that the CTC review their earlier decision.

Mr. Mazankowski: Okay.

Mr. Mulder: Whether or not he will buy that, well that is for him to decide.

Mr. Mazankowski: That is fair enough. I think that is a fair enough answer.

Mr. Chairman, I just wondered, in a general way, is your department having a second look at some of the branch lines, as a result of the new freight rate regime, and does it put some of these lines which were originally posed for abandonment into the prospect of a different category?

[*Translation*]

très fondamentale, à savoir que la rentabilité de cette ligne va subir une évolution considérable causée par l'augmentation de la production de céréales mais ce qui est encore plus important par l'augmentation de recettes pour les chemins de fer à la suite de l'augmentation des tarifs de fret.

Je me demande si vous-même ou vos collaborateurs, monsieur Mulder, avez eu l'occasion de lire ces arguments qui, à mon avis, sont présentés de manière si éloquente par un Comité qui, de toute évidence, a très bien fait son travail et quelles genres de recommandations vous avez l'intention de faire à votre ministre?

Le vice-président: Monsieur Mulder.

M. Mulder: Merci, monsieur le président. Monsieur Mazankowski, nous avons reçu leur mémoire. Je n'ai pas lu tout le rapport mais j'ai parcouru attentivement le résumé. La somme de travail qu'ils y ont consacré, la présentation, la documentation m'ont fort impressionné ainsi que mes collègues. Nous avons arrangé une réunion entre M. Axworthy et le groupe de Red Deer pour que le ministre les entende personnellement exposer leur cas. Je crois qu'un de vos collègues, M. Malone, a également participé à cette réunion et à d'autres initiatives à ce sujet.

Je crois que les intéressés vont officiellement demander—je ne suis pas tout à fait certain—que la Commission des transports revoie sa décision précédente du 31 août recommandant l'abandon de cette ligne. Je crois que notre ministre serait prêt à autoriser cette demande. Je ne sais si c'est à lui de décider si cette revision de la décision de la Commission des transports devrait ou ne devrait pas avoir lieu. Cependant, si j'ai bien compris, il voudra certainement que, pour le moins, cette affaire soit de nouveau entendue sur la base de ce nouveau témoignage.

M. Mazankowski: Vous avez évité avec brio de répondre. Je vous ai demandé quelles recommandations vous feriez à votre ministre, étant donné que vous avez été tant impressionné par l'éloquence et la profondeur de ce rapport.

M. Mulder: Mon intention n'est pas d'éviter de répondre. Mon conseil, fondé sur ce rapport, est que le ministre devrait s'assurer que la Commission des transport revoit sa décision précédente.

M. Mazankowski: D'accord.

M. Mulder: Le fera-t-il ou ne le fera-t-il pas, c'est à lui de décider.

M. Mazankowski: Je n'en demandais pas plus.

D'une manière générale, votre Ministère s'est repenché sur le sort de certaines de ces lignes secondaires à la suite de l'établissement du nouveau régime de tarifs de transport et envisage-t-il de classer certaines de ces lignes qui devaient être abandonnées dans une catégorie différente?

[*Texte*]

Mr. Mulder: Collectively, the department and the Minister are looking at a number of lines in the light of a number of things. One is because of the fact that the Act was passed. Number two is because a number of groups have put together some excellent documentation that perhaps the earlier decision should be reviewed. Number three is that perhaps because of local pressure, that this being 1984, perhaps some of those things ought to be considered again. Finally, also because it ties in with what we do about improving the system and making sure it is between CN and CP, that in the Branch Line Rehabilitation Program we have the most appropriate network. So, maybe in some cases you could say there is a case for this line because you could tie it into a rationalized system elsewhere.

So, certainly in 1984 we have been more sympathetic to considering that for all those reasons than perhaps we have been in the past.

Mr. Mazankowski: Thank you, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Mazankowski. Mr. Parker, on the second round.

Mr. Parker: Thank you, Mr. Chairman. I wonder if I could just have clarification to Vote 90, with regard to the increase from $20 to $50 on the P.E.I. pensions?

Mr. Mulder: Perhaps Mr. Pascal can answer that as part of his responsibility.

The Vice-Chairman: Mr. Pascal.

Mr. Pascal: Mr. Chairman, Mr. Parker, the pension program for P.E.I. is structured in accordance with pension increases that CN would have, and when an adjustment is made in their pension program we likewise make an adjustment to cover it off. The pension program for P.E.I. has been in place now since about . . . 1909, I believe, is the date. I am not quite sure of that, but what we are finding now is that in the pension program for P.E.I., the costs are now starting to decrease because the number of pensioners under the program are decreasing.

• 1155

Mr. Parker: So the government is maintaining it so it will keep the same level as the Canadian National?

Mr. Pascal: That is right. We try to ensure equity there.

Mr. Parker: Thank you.

Mr. Chairman, I would like to pursue another area, if I may. With regard to the government's involvement with the changes to the Crow—and we are looking at in the neighbourhood of over $500 odd million dollars a year for the next three or four years—was your department involved in the kind of improvements that are taking place in surface transportation?

I just attended the National Energy Board hearings in Vancouver where they are considering the sale of a massive amount of electricity to Los Angeles, and it would appear to

[*Traduction*]

M. Mulder: Collectivement, le Ministère et le ministre étudient un certain nombre de lignes à la lumière d'un certain nombre de facteurs. Il y a premièrement le fait que la Loi a été adoptée. Deuxièmement, le fait qu'un certain nombre de groupes ont préparé d'excellents documents incitant à une revision éventuelle des décisions précédentes. Troisièmement, les pressions locales, cette année étant l'année 1984, font que peut-être certaines de ces questions devraient être à nouveau étudiées. Finalement, voulant améliorer le système nous voulons nous assurer qu'entre le CN et le CP grâce au programme de remise en état des lignes secondaires nous aboutisssions au meilleur réseau possible. Il se peut donc que dans certains cas telles ou telles lignes redeviennent utiles à un système rationnalisé.

En 1984 nous sommes donc beaucoup plus disposés à y réfléchir pour toutes ces raisons que peut-être auparavant.

M. Mazankowski: Merci, monsieur le président.

Le vice-président: Merci, monsieur Mazankowski. Monsieur Parker, pour le deuxième tour.

M. Parker: Merci, monsieur le président. J'aimerais avoir quelques précisions au sujet du crédit 90 concernant l'augmentation de 20$ à 50$ du versement pour le supplément d'allocation de pensions à l'Île-du-Prince-Édouard?

M. Mulder: Monsieur Pascal dont c'est en partie la responsabilité pourrait peut-être répondre.

Le vice-président: Monsieur Pascal.

M. Pascal: Monsieur Parker, le programme de pensions pour l'Île-du-Prince-Édouard est structuré conformément aux augmentations de pensions versées par le CN lorsque ce dernier apporte un ajustement à son programme de pensions nous devons apporter un ajustement correspondant. Le programme de pensions pour l'Île-du-Prince-Édouard est en place depuis environ . . . 1909, sauf erreur. Je n'en suis pas tout à fait sûr, mais nous constatons que dans le programme de pensions pour l'Île-du-Prince-Édouard, les coûts commencent à diminuer le nombre de retraités bénéficiant de ce programme diminuant.

M. Parker: Le gouvernement augmente donc sa contribution afin qu'il touche la même chose que les autres retraités du Canadien National?

M. Pascal: Exactement. Nous essayons d'assurer l'équité.

M. Parker: Merci.

Monsieur le président, j'aimerais, si je peux, revenir à la question de la Loi du Pas du Nid-de-Corbeau. Au cours des trois ou quatre prochaines années cela devrait représenter environ 500 millions de dollars au plus par année. Votre ministère a-t-il participé aux efforts d'améliorations apportées au transport de surface?

Je viens de suivre les audiences de l'Office national de l'énergie à Vancouver où il était question de la vente d'énormes quantités d'électricité à Los Angeles, et il me semble que si

[*Text*]

me that if we are going into extensive upgrading of railway systems in western Canada here we have a project that has a massive amount of electricity sitting right in the areas where the coalfields delivering coal from the Kootenays through to . . . and it would seem to me that this would be a prime time for the government to be looking at starting an electrification system from the coalfields through to Vancouver. Cross-Canada trains could travel as far as Golden, the new electric equipment hooked on and the diesels turned and equipment . . . It would seem to me that it would make sense that we would be looking at that.

Was that looked at? If so, why was that not part of the upgrading system?

Mr. Mulder: Mr. Chairman, to Mr. Parker, that issue was looked at and three things are being done on the electrification, particularly for western Canada. One you may have read about is that Canadian Pacific, when they came out with their tendering designs for the tunnel, had allowed the tunnel to be built in such a way that it could be electrified if they ever wanted to electrify it.

I think we have been working with CP and CN to show that under certain conditions it might be more financially attractive for the railways to electrify a large part of their tracks. For example, a good one is, say, all the way from Calgary through to Vancouver. The railways feel that the current economics still favour their normal power sources, but they are prepared to keep the option open to have it electrified.

So that is one. We are just having discussions saying at least keep the option open.

Secondly, we just finished last summer a major report on the pros and cons of electrification, and under certain assumptions it could be of interest in this country.

For example, one could make a case that, since the government is through the tax system subsidizing, say, the use of Syncrude oil because we give them very favourable tax conditions, you could also as well, given the surplus of hydro power and some favourable changes in capital cost allowance for the railways . . . that you might get an attractive deal to have cheap sources of power with some capital cost allowances for railway infrastructure . . . would be cheaper than for the government through the tax system to build another Syncrude, the fuel of which would have to be used to run the trains.

We have not done that kind of work yet completely, but we are trying to trace it through and we have also discussed this with the Department of Finance.

Number three is that, based on that kind of work and the discussion with the railways, we are holding a seminar sometime in the middle of April—my deputy minister and a number of our staff with the railways, the industry and some provinces—and asking why we cannot move this thing one step further to get it out of the talking and analysis stage into looking at a specific project and seeing whether or not through indirect government assistance, through working with, say,

[*Translation*]

nous décidons de moderniser les lignes de chemins de fer dans l'Ouest canadien nous avons ici un projet pour des quantités énormes d'électricité produites justement dans les régions où les mines de charbon doivent assurer le transport à partir des Kootenays jusqu'à . . . il me semble que c'est le moment pour le gouvernement de penser à l'électrification du réseau depuis les mines de charbon jusqu'à Vancouver. Les trains transcontinentaux pourraient se rendre jusqu'à Golden, le nouvel équipement électrique branché, le diesels coupés et l'équipement . . . Cela me semble tout à fait logique.

Y a-t-on pensé? Dans l'affirmative, pourquoi n'est-ce pas intégré au programme de modernisation?

M. Mulder: Monsieur Parker, cette question a été étudiée et en matière d'électrification, surtout dans l'Ouest canadien, trois choses sont faites. Premièrement, vous avez peut-être lu que dans sa soumission pour le tunnel, le Canadien Pacific avait prévu que ce tunnel soit construit de manière à pouvoir être électrifié si jamais cette décision était prise.

Nous avons essayé de démontrer au CP et au CN que dans certaines circonstances il serait peut-être plus financièrement rentable pour les chemins de fer d'électrifier une grande partie de leurs voies. Un bon exemple, est celui de la ligne Calgary-Vancouver. Les chemins de fer estiment que la conjoncture économique actuelle est toujours favorable à leur source de propulsion classique mais ils ne ferment pas définitivement la porte à une éventuelle électrification.

C'est une première chose. Nous en discutons et nous leur demandons pour le moins de ne pas fermer la porte.

Deuxièmement, l'été dernier nous avons terminé la rédaction d'un important rapport sur les avantages et les inconvénients de l'électrification et dans certaines circonstances il se pourrait que cela serve les intérêts du pays.

Par exemple, le gouvernement par le biais de mesures fiscales très favorables subventionne l'utilisation de l'huile synthétique. Nous avons des excédents d'électricité hydraulique et en offrant des possibilités favorables de déductions pour amortissement aux chemins de fer nous pourrions leur offrir une source d'énergie bon marché qui coûterait moins cher au gouvernement sur le plan fiscal que de construire un autre Syncrude qui servirait à faire rouler les trains.

Nous n'avons pas encore terminé toutes nos recherches mais nous progressons et nous en avons également discuté avec le ministère des Finances.

Troisièmement, sur la base de ces travaux et de nos discussions avec les chemins de fer, nous tiendrons un séminaire vers la mi-avril auquel participeront mon sous-ministre, un certain nombre de notre personnel détaché auprès des chemins de fer, l'industrie et les représentants de certaines provinces et nous y demanderons pourquoi ne pas faire un pas de plus et passer de l'analyse et des discussions à un projet précis pour déterminer si oui ou non par l'intermédiaire d'une assistance indirecte du gouvernement, par la coopération avec, disons, Hydro C.B.,

[*Texte*]

B.C. Hydro and so on, we actually could not get some of those projects going in the next few years.

So we are very much looking at it and doing that at a number of stages.

Mr. Parker: I am pleased to hear that, Mr. Chairman. My point is exactly that. The cost of energy could be going up again.

Mr. Mulder: Right.

Mr. Parker: We could find ourselves in a very serious situation where the government is subsidizing oil and other sources and the fact would remain that we would lose, if these agreements are signed with the United States, the very basis of energy that is sitting right there and available at this time. So I just wanted to find out if in fact you were looking at that.

Possibly I could ask you another question about the equipment that is being bought. I have been doing some extensive work on the sale of western Canada coal to central Canada markets. As we know, there would have to be subsidies in place to do that.

• 1200

But it would seem to me that, in this day of technology and so on, there would be a way of devising a car which could be used in both directions, a car which could be equipped to carry coal to Thunder Bay, a cleaning facility put in place there which could load wheat and take it west. It would seem to me, if we are looking at purchasing all this equipment and so on, we could in fact come up with a unique situation where we could be supplying our own markets in Canada, 16 million tonnes of coal to central Canada, turning that same equipment around and having it cleaned through some sort of process and bringing grain to the western ports.

It would seem to me something the railways should be interested in. It would seem to me something the government would be interested in. We would save a billion dollars of Canadian money leaving the country. We would create loads moving in both directions. Sure, there will be some serious problems with regards to the dirty product versus the new clean product coming back, but the cleaning would only be on one end. Instead of our railway system's being utilized with almost 50% of the empties travelling in one direction, we would be carrying those loads and not meeting those kinds of trains.

I would like to know if those kinds of thoughts are being looked at and so on.

Mr. Mulder: We are certainly looking at them with the railways and our research and development centre in Montreal as to how we can improve our railway equipment. For example, we are looking at lighter types of equipment which go on branch lines. We are looking at improvements in the design and the cost of various equipment and so on.

[*Traduction*]

etc., nous ne pourrions pas mettre sur pied certains de ces projets au cours des prochaines années.

Nous nous intéressons donc beaucoup à cette possibilité et à de nombreux niveaux différents.

M. Parker: Je suis content de l'entendre, monsieur le président. C'est exactement mon point de vue. Il est possible que le coût de l'énergie augmente encore.

M. Mulder: Exactement.

M. Parker: Nous pourrions nous retrouver dans une situation très grave où le gouvernement subventionnerait le pétrole et les autres sources d'énergie et il resterait que nous perdrions, si ces ententes sont ratifiées avec les États-Unis, la source même de cette éergie qui est là et qui est disponible maintenant. Je voulais donc savoir si vous vous y intéressiez.

Je pourrais vous poser une autre question sur l'équipement acheté. J'ai fait des recherches assez poussées sur la vente du charbon de l'Ouest canadien au marché du Canada central. Comme nous le savons, des subventions seraient indispensables.

Mais il me semble qu'à notre époque de technologie et ainsi de suite, on pourrait tout de même concevoir un wagon dont on pourrait se servir pour le va-et-vient, un wagon qui pourrait amener le charbon jusqu'à Thunder Bay, une installation pour nettoyer ce wagon qui pourrait ensuite embarquer du blé pour l'amener vers l'Ouest. Il me semble, si on songe à acheter tout ce matériel et ainsi de suite, que l'on pourrait se trouver dans une situation unique où nous pourrions fournir nos propres marchés au Canada; 16 millions de tonnes de charbon vers le centre du Canada pour ensuite nous servir de ce même matériel roulant en le faisant nettoyer grâce à un procédé quelconque pour ensuite emmener le grain jusqu'aux ports de l'Ouest.

Il me semble que les sociétés de chemins de fer devraient s'intéresser à cela. Le gouvernement aussi, d'ailleurs. Nous pourrions garder au pays un bon milliard de dollars en argent canadien qui ne partirait pas pour l'étranger. Nous pourrions faire le va-et-vient dans les deux sens. Evidemment, que l'un des produits soit plutôt salissant et que l'autre ne le soit pas, cela peut poser certains problèmes, mais on n'aurait à nettoyer le matériel roulant qu'à un bout de la ligne. Au lieu que d'avoir 50 p. 100 de nos wagons faisant le voyage de retour à vide, ils pourraient servir à transporter quelque chose dans les deux sens.

J'aimerais savoir si l'on y a songé.

M. Mulder: Nous étudions certainement cette question avec les sociétés de chemins de fer et notre centre de recherche et de développement à Montréal, pour savoir comment nous pourrions faire pour améliorer le matériel de nos chemins de fer. Par exemple, nous étudions les possibilités dans le domaine du matériel léger pour les voies secondaires. Nous essayons aussi de voir s'il y a moyen d'améliorer la conception et le coût en matière de matériel roulant et ainsi de suite.

[*Text*]

I am not aware that anybody has looked at the proposal you have just outlined. I think it may have some merit, and I could find out whether or not anybody in our research centre or in CN and CP has looked at it. I suppose there may be some operational problems in taking an open gondola, which is largely in coal, and then also putting grain in it. Grain certainly cannot go in an open top, and we spend a lot of money in making sure we have the right hopper cars and so on. Anyway, I think it is something which might be looked at and pursued; and if so, perhaps I could let you know whether or not anybody is looking at it.

Mr. Parker: There is no question that it has to be covered, but we have new plastics and so on. There could be lids which flop down over to the side when it is hauling the coal and flopped over . . . But that is just a point.

I also want to talk with regards to the electrification end of it because I think we have set ourselves up, especially from the area . . . I come from the coal fields area. There has been $2.5 billion of federal-provincial money sunk into northeast coal. In that area, their coal is being subsidized in the neighbourhood of about $20 a tonne right now. But the fact is that they went all the way, electrification and the whole thing.

Mr. Mulder: On the BCR side of it.

Mr. Parker: On the BCR side of it.

Mr. Mulder: Yes, that is right.

Mr. Parker: It seems to me it places very, very unfair advantages on the coal fields in southeastern British Columbia in the future if energy prices should skyrocket, if we run into problems in the Middle East and so on. I just wonder how the government can rationalize participating in one area and not looking further into the other areas, especially in new developments which are in direct competition to already existing coal fields in southeastern British Columbia.

Mr. Mulder: We have not had discussions with the industry or railways in the coal fields of southern British Columbia to look at the specific possibility of doing something like there is in the north. I told you we certainly had discussions and encouraged CP to keep open the option of electrification, so that they do not build a tunnel where you would never have an electrified system.

So that is as far as we have made progress. For the rest, I outlined to you the working session we are having with the senior staff of the railways and others, and again, that is something. But do not forget that the BCR is just a self-contained system. It is much smaller than any of the stuff you would have in the south. It just runs from a fairly short line, from the origin line, to the connection with CN and goes from there. So it is simpler to do. But at the same time, we have a

[*Translation*]

Que je sache, personne n'a étudié ce que vous venez d'avancer. Cette idée a peut-être du mérite et je pourrais me renseigner pour savoir si quelqu'un de notre centre de recherche, ou du CN ou du CP a étudié la question. Il y a peut-être des problèmes d'ordre pratique à utiliser un wagon découvert, du genre dont on se sert surtout pour le transport du charbon, pour ensuite y mettre du grain. Le grain ne peut certainement pas se transporter dans un wagon découvert et nous dépensons beaucoup d'argent pour être sûrs d'avoir le bon genre de wagons, wagons-trémies et ainsi de suite. De toute façon, je crois que c'est quelque chose qu'on pourrait voir; en tout cas, je pourrai toujours vous dire si quelqu'un étudie cette question ou non.

M. Parker: Il est évident que le wagon doit être couvert, mais nous avons aujourd'hui sur le marché toutes sortes de nouveaux plastiques et ainsi de suite. On pourrait installer des sortes de gros panneaux que l'on rabatteraient sur le côté du wagon pour le transport du charbon pour ensuite les dresser pour le grain . . . Enfin, c'est un détail.

Je voulais aussi parler de l'électrification des chemins de fer car je crois que nous nous sommes arrangés, surtout dans le domaine . . . Je viens de la région des houillères. On a consacré quelque 2,5 milliards de dollars, tant au niveau fédéral que provincial, aux houillères du nord-est. Dans cette région, le charbon est subventionné d'environ 20$ la tonne à l'heure qu'il est. Mais il faut dire qu'ils y sont allés à fond: électrification et tout et tout.

M. Mulder: Du côté BCR.

M. Parker: Du côté BCR.

M. Mulder: Oui, c'est vrai.

M. Parker: Il me semble que cela donne des avantages très injustes au niveau des houillères du sud-est de la Colombie-Britannique, pour l'avenir, si le prix de l'énergie devait monter en flèche, si nous avons des problèmes dans le centre-est et ainsi de suite. Je me demande tout simplement comment le gouvernement peut rationaliser sa participation dans une région sans étudier les autres, surtout lorsqu'il est question de nouvelles exploitations qui font une concurrence directe à ces houillères qui existent déjà dans le sud-est de la Colombie-Britannique.

M. Mulder: Nous n'avons pas eu de pourparlers ni avec l'industrie, ni avec les chemins de fer à propos des houillères du sud de la Colombie-Britannique pour étudier la possibilité précise d'y faire quelque chose comme ce qui se fait dans le nord. Je vous ai dit que nous avions eu des pourparlers et que nous avions encouragé le CP à ne pas fermer la porte à l'électrification de façon à ce qu'il ne construise pas un tunnel où vous n'auriez jamais de réseau électrifié.

Voilà donc où nous en sommes. Pour le reste, je vous ai parlé des pourparlers qui se déroulent au niveau des hauts fonctionnaires des chemins de fer et d'autres et, encore une fois, c'est toujours ça de pris. Mais n'oubliez pas que le système du BCR est un système autonome. C'est beaucoup plus petit que ce que vous pourriez trouver dans le sud. En somme, c'est une voie ferrée assez courte, à partir de la voie ferrée d'origine pour faire le lien avec le CN qui se charge du reste. C'est beaucoup

[*Texte*]

consultant who is looking at how BCR did it and what benefits that scheme might have elsewhere in the country, including southern British Columbia.

Mr. Parker: Thank you, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Parker.

Did you have another question?

Mr. Mazankowski: Perhaps I could just ask one more question, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: Yes, you are on third round now, Mr. Mazankowski.

• 1205

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, Mr. Mulder, when the February 1, 1983, policy paper was unveiled, under the section dealing with railway obligations, there was a provision contained therein that suggested that the railways would be prepared to negotiate developmental freight rates for a period of years for some agricultural products, consistent with the thrust of expanding and broadening the western agricultural base. Have there been any initiatives taken, that you are aware of, to commence such negotiations with railroads? I am thinking about, say, a processed sunflower, and the processing of other specialty crops, and in the livestock industry, I suppose. What was behind that thrust? There obviously must have been something in mind when the statement was included.

I guess I have, essentially, a two-part question. What is your interpretation of that; and second, have any initiatives been taken to develop a program under the aegis of that particular statement?

The Vice-Chairman: Mr. Mulder.

Mr. Mulder: Mr. Chairman, if I may, before I answer, though, I just want to indicate that this is one more example that confirms how well you keep track of all transport issues, and your fantastic memory to go through the files and dig up all these issues that some other people have long forgotten. It is very much to your credit, and also it keeps us all on our toes, too, which is necessary.

At the time when the February policy statement came out, both in 1982 and in 1983, the intent had still been that we would have a method of payment where we would either give it to the producers in part, or in some cases, some people thought, even in total. But, as you know, some time in May, two or three months after that February announcement, a decision was made to give it all to the railways, and at that time also to extend our Crow rate to other crops.

So in February we had a scheme, then, where a fair amount of the payments would go to the producers, and we also had the policy that no other crops would be added. Then we talked

[*Traduction*]

plus simple à faire. Cependant, en même temps, nous avons un expert-conseil qui étudie la façon dont le BCR a fait les choses pour voir quels autres avantages ce plan pourrait apporter ailleurs au pays, y compris dans le sud de la Colombie-Britannique.

M. Parker: Merci, monsieur le président.

Le vice-président: Merci, monsieur Parker.

Vous aviez une autre question?

M. Mazankowski: Je pourrais peut-être poser une autre question, monsieur le président.

Le vice-président: Oui, vous en êtes au troisième tour, monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Monsieur le président, monsieur Mulder, quand nous fut communiqué le document sur les politiques du 1er février 1983, sous cette partie qui traitait des obligations des chemins de fer se trouvait une disposition en vertu de laquelle on proposait que les sociétés de chemins de fer soient prêtes à négocier des tarifs de fret encourageant le développement pendant une certaine période d'années pour certains produits agricoles, tout cela visant à élargir et à raffermir la base agricole de l'Ouest. À votre connaissance, a-t-on pris de telles initiatives pour commencer de telles négociations avec les sociétés de chemins de fer? Je songe, par exemple, à la transformation du tournesol et d'autres récoltes spécialisées dans le domaine de l'élevage. Qu'y avait-il derrière cela? Quelqu'un devait avoir quelque chose en tête pour inscrire une telle chose au document.

Essentiellement, je crois bien que je vous pose une question à deux volets. Quelle est votre interprétation de tout cela et, deuxièmement, quelles initiatives a-t-on prises pour mettre sur pied un programme idoine?

Le vice-président: Monsieur Mulder.

M. Mulder: Monsieur le président, si vous me le permettez, avant de répondre j'aimerais tout simplement dire que voilà un autre exemple qui confirme à quel point vous êtes vraiment au fait de tous les détails des questions du transport; votre mémoire fantastique qui vous aide à parcourir les dossiers et à nous ressortir toutes ces questions que les autres avaient oubliées depuis longtemps. C'est tout à votre crédit et cela nous oblige à ne rien négliger de notre travail, et c'est vraiment nécessaire.

A l'époque où cette déclaration de principe du mois de février a été rendue publique, et en 1982 et en 1983, l'intention était toujours qu'il nous faudrait une méthode de paiement en vertu de laquelle nous en verserions une part, sinon le tout, comme le pensaient certains, au producteur. Cependant, comme vous le savez, au mois de mai, deux ou trois mois après la déclaration de février, une décision fut prise de tout verser aux sociétés de chemins de fer et, en même temps, d'accorder le tarif du Nid-du-Corbeau pour d'autres récoltes.

Donc, en février nous avions un plan en vertu duquel une bonne part des versements iraient au producteur et il y avait aussi cette politique de ne pas ajouter d'autres récoltes.

[*Text*]

to the railways, both in February of 1982 and in February of 1983, saying, why can you not offset some of this by dealing with the industry—the livestock industry and the agricultural products industry . . . about lowering their rates?

When the decision was made, again as I said in May of 1983, to change the method of payment and to add the other specialty crop, there was no longer any incentive on the part of the railways, or the processors, to sit down and talk about a lower rate, because a number of them had already been included. They were getting now the Crow, or the revised Crow rate, which was much lower by a factor of 75% than anything they normally had been paying. So that deals largely with agricultural products.

On the cattle side, both the cattle associations and the meat processing industry have had a number of discussions with the railways. I think most of it during 1982, and they did not get very far. I think the general impression we got is that they did not think freight rates were really the issue they were going to deal with; they preferred to deal with a method of payment issue. They focused all their efforts on that. And even when they lost that, they still did not think that sitting down with the railways to really hammer out a much lower rate than they would have now would really help them all that much.

I do not know whether or not individually . . . Some firms are still meeting with CN and CP, say a meat processor in Red Deer, saying, can I get a lower rate to ship something to Toronto? That may very well be going on.

Mr. Mazankowski: Well, a couple of weeks ago, I am sure you had the sunflower meal and oil people knocking on your door, talking about the fact that there was a wide disparity of freight rates between sunflower oil and meal *vis-à-vis* canola oil and meal, which is included.

Mr. Mulder: I thought sunflower oil and meal, too, were under the Act.

Mr. Mazankowski: Apparently the processed products are not. In any event, there is quite a wide disparity of freight rates between sunflower and the products of sunflower. Then, when you compare that to the competing oil of canola, canola oil and meal, then, of course . . .

Mr. Mulder: With the new rate and the MCR still in effect.

Mr. Mazankowski: That is right.

Mr. Mulder: Yes.

[*Translation*]

Ensuite, nous avons eu des pourparlers avec les sociétés de chemins de fer en février 1982 et en février 1983 pour leur demander si elles ne pourraient pas compenser en partie en traitant avec l'industrie . . . l'industrie de l'élevage et l'industrie des produits agricoles . . . question de diminuer les tarifs?

Quand cette décision a été prise, encore une fois comme je l'ai dit au mois de mai 1983, de changer la méthode de paiement et d'ajouter une autre récolte spécialisée, il n'y avait plus rien pour encourager ni les sociétés de chemins de fer ni les transformateurs à s'asseoir pour négocier un tarif plus bas parce que bon nombre de ces produits étaient déjà inclus. On leur accordait déjà le Nid-du-Corbeau, ou le tarif du Corbeau révisé, ce qui était plus bas, par un facteur de 75 p. 100, que ce qu'ils payaient normalement. Donc, ça concerne surtout les produits agricoles.

Pour ce qui est du bétail, les associations d'éleveurs et l'industrie de la transformation de la viande ont déjà eu de nombreux pourparlers avec les sociétés de chemins de fer. Je crois que le gros des négoci. tions s'est déroulé en 1982 et ils n'ont pas obtenu grand chose. Je crois que l'impression générale que nous en avons tirée, c'est qu'ils ne croyaient pas que les tarifs de transport étaient vraiment le problème sérieux à traiter; ils préféraient parler de méthodes de paiement. Voilà donc où ils ont concentré tous leurs efforts. Et même lorsqu'ils ont perdu cette ronde, ils n'ont toujours pas pensé que de négocier avec les sociétés de chemins de fer pour vraiment s'entendre sur un tarif beaucoup plus bas que ce qui existe à l'heure actuelle les auraient beaucoup aidés.

Je ne sais pas si, oui ou non, individuellement . . . Certaines compagnies sont toujours en pourparlers avec le CN et le CP, disons un transformateur de viande à Red Deer, qui leur demande s'il peut avoir un tarif plus bas pour envoyer quelque chose à Toronto? Ce genre de négociation se déroule peut-être encore.

M. Mazankowski: Bien, il y a quelques semaines, je suis sûr que les producteurs de tourteau et d'huile de tournesol frappaient à votre porte pour vous apprendre qu'il y a une énorme différence de tarifs de transport entre l'huile et les tourteaux de tournesol par opposition à l'huile et aux tourteaux de canola qui se trouvent à être compris.

M. Mulder: Je croyais que l'huile et les tourteaux de tournesol étaient déjà compris en vertu de la loi.

M. Mazankowski: Apparemment que les produits finis ne le sont pas. De toute façon, il y a une énorme différence, au niveau des tarifs de transport du tournesol et des produits de tournesol. Ensuite, quand vous comparez cette situation à la concurrence offerte par l'huile de canola, l'huile et les tourteaux de canola, ensuite, évidemment . . .

M. Mulder: Avec le nouveau tarif et le TCM toujours en vigueur.

M. Mazankowski: Exactement.

M. Mulder: Oui.

[*Texte*]

• 1210

Mr. Mazankowski: I wonder whether, given that fact, that principle that was outlined there would still be applicable in giving the sunflower oil and meal people some reason to go to the railroads and say, look, this was a part of the obligation under the first policy statement that was made; can we not sit down and work out some kind of a freight rate that would ameliorate that differential? Could they not, in all fairness, use this statement of principle to support their case?

Mr. Mulder: In general, yes, they could. We have always encouraged and indeed played some role from time to time in getting shippers together with the railways to see if rates could be lowered. It is in the class of motherhood, but it is the kind of motherhood that we very much try to pursue.

On the specifics, my understanding is that the sunflower seed and oil get the new rate. Under the comparable basis, they do not qualify for the MCR east of Thunder Bay. So that may be a rate discrepancy there. Also, I have heard cases where the next product comes to us: they use the oil in something else, and why should it not go? For example, you get the classic case now that in Manitoba the peas and lentils are under the new rate, but if you make pea soup out of them, they are not. What you really want to do, if you want to help out western industrial development, is have the pea soup shipped out and not the peas.

Mr. Mazankowski: Yes.

Mr. Mulder: We have already had a case where somebody was in the processing of pea soup and saying, why could we not be under the Crow rate? So I do not know where, Mr. Chairman and Mr. Mazankowski, you draw the line.

Mr. Mazankowski: I guess the issue is that on export markets . . .

Mr. Mulder: Right.

Mr. Mazankowski: —they can compete with canola products.

Mr. Mulder: Right. Not domestic.

Mr. Mazankowski: It is on domestic.

Mr. Mulder: Yes—because they do not have the MCR.

Mr. Mazankowski: That is right. There is a $15 to $20 per metric tonne differential.

Mr. Mulder: Right.

Mr. Mazankowski: Now that I am on that subject, perhaps Mr. Mulder could just comment on the initiatives being considered by the United States in countervailing duty action as a result of Bill C-155. I guess the U.S. oilseed industry, which includes the sunflower, cottonseed, and soybean associations, has been active in considering the pooling of their efforts to initiate countervailing action against the Canadian

[*Traduction*]

M. Mazankowski: Puisque le principe a été énoncé, je me demande si cela pourrait toujours s'appliquer pour donner une bonne raison aux producteurs d'huile et de farine de tournesol d'aller voir les sociétés de chemin de fer pour leur dire que c'était là une obligation en vertu de la première déclaration de principe qui a été faite; ne pourrions-nous pas nous asseoir et nous entendre sur un tarif de transport qui pourrait diminuer cette différence? Ne pourraient-ils pas en toute justice, se servir de cette déclaration de principe pour étayer leur cause?

M. Mulder: De façon générale, oui, ils pourraient le faire. Nous avons toujours encouragé, parfois même activement, les expéditeurs à rencontrer les sociétés de chemins de fer pour voir s'ils ne pourraient pas faire diminuer le tarif. C'est se déclarer en faveur de la vertu, en somme, mais c'est le genre de vertu que nous encourageons.

Plus précisément, je crois comprendre que le nouveau tarif s'applique à l'huile et au tourteau de tournesol. Cependant, ils ne sont pas admissibles au TCM à l'Est de Thunderbay. Cela explique peut-être la différence. J'ai aussi entendu parler de cas où celui qui effectue la transformation suivante vient nous voir pour nous dire qu'il se sert de l'huile dans un autre produit et pourquoi le tarif ne s'appliquerait-il pas aussi à ce produit? Par exemple, il y a maintenant le cas classique, au Manitoba, où les pois et les lentilles sont transportés au nouveau tarif; cependant, si vous en faites de la soupe, le tarif ne s'applique pas. En vérité, si vous voulez encourager l'expansion industrielle dans l'Ouest, ce qu'il faut c'est encourager l'expédition de soupe aux pois et non pas des pois eux-mêmes.

M. Mazankowski: Oui.

M. Mulder: Il y a déjà eu le cas de quelqu'un qui faisait de la soupe aux pois et qui se demandait pourquoi on ne pouvait l'expédier au tarif du Nid-de-Corbeau? Donc, monsieur le président et monsieur Mazankowski, je ne sais pas où tout cela va s'arrêter.

M. Mazankowski: Le fond du problème, me semble-t-il, c'est qu'à l'exportation . . .

M. Mulder: Oui.

M. Mazankowski: . . . on veut pouvoir faire concurrence au produit de Canola.

M. Mulder: Oui. Pas sur le marché intérieur.

M. Mazankowski: Mais c'est le marché intérieur.

M. Mulder: Oui . . . parce qu'ils ne jouissent pas du TCM.

M. Mazankowski: C'est vrai. Il y a une différence de 15$ à 20$ la tonne métrique.

M. Mulder: Oui.

M. Mazankowski: Maintenant que me voilà lancé sur le sujet, peut-être que M. Mulder pourrait tout simplement faire un commentaire sur les mesures envisagées par les États-Unis en matière de droits punitifs suite au projet de loi C-155. Je crois que l'industrie américaine des graines oléagineuses, c'est-à-dire les producteurs de tournesol, de graines de coton et de soya, s'est employée à unir les efforts de tous pour faire

[*Text*]

oilseed industry because of the new Crow freight rate. Are you involved in this at all? Has it been brought to your attention? Naturally you will be defending the Canadian interests. But could you indicate to the committee whether they have in fact a logical case in point?

Mr. Mulder: We are very much aware of the facts, and we have had discussions with our American counterparts and with two federal Ministers, the Minister for International Trade and the Minister of Transport. We have also received from the U.S. a general and diplomatic—what one might call a protest note, just saying they are aware of it and they are going to keep track of it. We are not aware that the U.S. is contemplating any specific countervailing duties or retaliatory action as yet, but they have put a shot across the bow: you had better watch it.

We had that item on the agenda for the Senior Grain Transportation Committee last time. We are having it on again this time. The general view should be that we should not hurry up and make changes and get overly concerned. Let us just see what happens to the traffic. Let us see how much is going from the U.S. into Canada. If the impact is not all that great, then our case would be it does not really seriously affect the viability of the U.S. industry. So we are taking a fairly low-key, factual report, and not taking any speedy action either to change the law or to make it a bigger issue than perhaps it should be.

Mr. Mazankowski: In other words, you are not going to be alarmed about it and try to create an issue out of something that you consider essentially a non-issue.

Mr. Mulder: Yes, a fairly minor one to date.

Mr. Mazankowski: Thank you.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Mazankowski.

I would ask the members to stay a minute longer, but now that we have reached a conclusion of the questioning, I want to thank the witnesses for their appearance and their fine answers.

We appreciate the candidness of your report. We thank you for coming.

[*Translation*]

adopter des droits punitifs contre l'industrie oléagineuse canadienne à cause du nouveau tarif du Nid-de-Corbeau. Vous êtes au courant de cette question? Vous l'a-t-on déjà signalé? Evidemment, vous défendrez les intérêts canadiens. Mais pourriez-vous dire au Comité si ces gens semblent défendre une cause logique?

M. Mulder: Nous sommes tout à fait au courant de tous ces faits, nous avons eu des pourparlers avec nos collègues américains ainsi qu'avec deux ministres fédéraux, le ministre du Commerce international et le ministre des Transports. Nous avons aussi reçu des États-Unis une note générale et diplomatique . . . qu'on pourrait appeler une note de protestation, tout simplement pour nous dire qu'ils sont au courant de la chose et qu'ils surveillent la chose et suivent la situation de près. Que nous sachions, les États-Unis ne songent pas encore à adopter de mesures ou de droits punitifs mais ils nous ont bien servi un coup de semonce: faites bien attention.

Cette question se trouvait à l'ordre du jour du comité supérieur du transport du grain la dernière fois. Elle s'y trouve encore cette fois. En général, on se dit que rien ne sert de courir, ni de faire des changements trop hâtifs, ni de s'en trop inquiéter. Voyons tout simplement ce qui va se passer. Voyons combien de ce produit passe des États-Unis au Canada. Si l'effet n'est pas tellement important, nous pourrions alors tout simplement dire que cela ne nuit pas à la rentabilité de l'industrie américaine. Nous ne nous hâtons donc pas, nous attendons d'avoir tous les faits en main et nous ne proposons pas de modifications immédiates à la loi et nous ne voulons surtout pas grossir l'affaire.

M. Mazankowski: En d'autres termes, ce n'est pas alarmant et rien ne sert de voir un problème là où, au fond, il n'en n'existe pas.

M. Mulder: Jusqu'ici, c'est plutôt mineur.

M. Mazankowski: Merci.

Le vice-président: Merci, monsieur Mazankowski.

J'aimerais demander aux membres de rester encore un instant, mais puisque nous en sommes arrivés aux dernières questions, j'aimerais remercier les témoins et pour leur comparution et pour leurs excellentes réponses.

Nous apprécions à sa juste valeur la franchise de votre rapport. Nous vous remercions d'être venus.

Book Tart
rate des livres
K1A 0S9
OTTAWA

Canada Post Postage paid
Postes Canada Port payé
Book rate
Tarif des livres
K1A 0S9
OTTAWA

If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnements et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

From the Department of Transport:

Mr. Nick Mulder, Administrator, Canadian Surface Transportation Administration.

Mr. W.J. Pascal, Director, Planning Finance & Administration.

Mr. R. Tittley, Director General, Rail Passenger.

Mr. V.W. Barbeau, Deputy Administrator, Canadian Surface Transportation Administration.

Du ministère des Transports:

M. Nick Mulder, administrateur, Administration canadienne des transports de surface.

M. W.J. Pascal, directeur, Planification Finances et Administration.

M. R. Tittley, directeur général, Services ferroviaires—Voyageurs.

M. V.W. Barbeau, administrateur adjoint, Administration canadienne des transports de surface.

Available from the Canadian Government Publishing Centre, Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

En vente: Centre d'édition du gouvernement du Canada, Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9