LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHEQUE DU PARLEMENT

J
103
H7
1979
T7
A1

Canada. Parliament.
House of Commons.
Standing Committee on
Transport and Communi-
cations.
Minutes of proceedings

J
103
H7
1979
T7
A1
v. 1

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 1

Tuesday, October 23, 1979
Thursday, October 25, 1979

Chairman: Mr. J. M. Forrestall

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule nº 1

Le mardi 23 octobre 1979
Le jeudi 25 octobre 1979

Président: M. J. M. Forrestall

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Transport and Communications

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transports et des communications

RESPECTING:

Supplementary Estimates (A) 1979-80
Votes 60a, 90a and 107a under TRANSPORT

CONCERNANT:

Budget supplémentaire (A) 1979-1980
Crédits 60a, 90a et 107a sous la rubrique TRANSPORTS

APPEARING:

The Honourable Donald Mazankowski,
Minister of Transport.

COMPARAÎT:

L'honorable Donald Mazankowski,
Ministre des Transports.

First Session of the
Thirty-first Parliament, 1979

Première session de la
trente et unième législature, 1979

27202—1

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

Chairman: Mr. J. M. Forrestall

Vice-Chairman: Mr. Jack Ellis

Messrs.

Benjamin
Bockstael
Deniger
Dionne (*Northumberland-Miramichi*)
Ellis
Forrestall
Gass
Harquail
Jelinek
Lapointe
Lumley
Malone
McDermid
Nylander
Reid (*St. Catharines*)
Richardson (*Humboldt-Lake Centre*)
Skelly
Turner
Whittaker—(19)

(Quorum 10)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65(4)(*b*)

On Friday, October 19, 1979:

Mr. Fennell replaced Mr. Gass;

Mr. Ellis replaced Mr. McDermid;

Mr. Malone replaced Mr. Reid (*St. Catharines*);

Mr. Siddon replaced Mr. Ritchie (*Dauphin*);

Mr. Ritchie (*Dauphin*) replaced Mr. Graham.

On Monday, October 22, 1979:

Mr. Reid (*St. Catharines*) replaced Mr. Siddon;

Mr. Richardson (*Humboldt-Lake Centre*) replaced Mr. Ritchie (*Dauphin*);

Mr. Cook replaced Mr. Taylor (*Bow River*).

On Tuesday, October 23, 1979:

Mr. McDermid replaced Mr. Cook;

Mr. Bockstael replaced Mr. Campbell (*LaSalle*);

Mr. Lapointe replaced Mr. Roy (*Laval*);

Mr. Gass replaced Mr. Towers.

On Wednesday, October 24, 1979:

Mr. Nylander replaced Mr. Fennell.

On Thursday, October 25, 1979:

Mr. Skelly replaced Mr. Waddell.

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, Hull, Québec, Canada K1A 0S9

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. J. M. Forrestall

Vice-président: M. Jack Ellis

Messieurs

Conformément à l'article 65(4)*b*) du Règlement

Le vendredi, 19 octobre 1979:

M. Fennell remplace M. Gass;

M. Ellis remplace M. McDermid;

M. Malone remplace M. Reid (*St. Catharines*);

M. Siddon remplace M. Ritchie (*Dauphin*);

M. Ritchie (*Dauphin*) remplace M. Graham.

Le lundi, 22 octobre 1979:

M. Reid (*St. Catharines*) remplace M. Siddon;

M. Richardson (*Humboldt-Lake Centre*) remplace M. Ritchie (*Dauphin*);

M. Cook remplace M. Taylor (*Bow River*).

Le mardi, 23 octobre 1979:

M. McDermid remplace M. Cook;

M. Bockstael remplace M. Campbell (*LaSalle*);

M. Lapointe remplace M. Roy (*Laval*);

M. Gass remplace M. Towers.

Le mercredi, 24 octobre 1979:

M. Nylander remplace M. Fennell.

Le jeudi 25 octobre 1979:

M. Skelly remplace M. Waddell.

Publié en conformité de l'autorité de l'Orateur 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, Hull, Québec, Canada K1A 0S9

ORDERS OF REFERENCE

Friday, October 12, 1979

ORDERED,—That the following Members do compose the Standing Committee on Transport and Communications: Messrs. Forrestall, Gass, Graham, Jelinek, McDermid, Reid (*St. Catharines*), Ritchie (*Dauphin*), Taylor (*Bow River*), Towers, Whittaker, Lumley, Dionne (*Northumberland-Miramichi*), Deniger, Campbell (*LaSalle*), Turner, Roy (*Laval*), Harquail, Benjamin and Waddell.

ATTEST:

Monday, October 15, 1979

ORDERED,—That Votes 60a, 90a and 107a relating to the Department of Transport, for the fiscal year ending March 31, 1980, be referred to the Standing Committee on Transport and Communications.

ATTEST:

ORDRES DE RENVOI

Le vendredi 12 octobre 1979

IL EST ORDONNÉ,—Que le Comité permanent des transports et des communications soit composé des députés dont les noms suivent: Messieurs Forrestall, Gass, Graham, Jelinek, McDermid, Reid (*St. Catharines*), Ritchie (*Dauphin*), Taylor (*Bow River*), Towers, Whittaker, Lumley, Dionne (*Northumberland-Miramichi*), Deniger, Campbell (*LaSalle*), Turner, Roy (*Laval*), Harquail, Benjamin et Waddell.

ATTESTÉ:

Le lundi 15 octobre 1979

IL EST ORDONNÉ,—Que les crédits 60a, 90a et 107a, Transports, pour l'année financière se terminant le 31 mars 1980, soient renvoyés au Comité permanent des transports et des communications.

ATTESTÉ:

Le Greffier de la Chambre des communes

C. B. KOESTER

The Clerk of the House of Commons

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, OCTOBER 23, 1979
(1)

[*Text*]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 4:40 o'clock p.m. this day for the purpose of organization.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Bockstael, Deniger, Dionne (*Northumberland-Miramichi*), Ellis, Fennell, Forrestall, Gass, Harquail, Jelinek, Lapointe, Lumley, Malone, McDermid, Richardson (*Humboldt-Lake Centre*), Turner, Waddell and Whittaker.

Other Member present: Mr. McLean.

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

Mr. Jelinek, seconded by Mr. Lumley, moved,—That Mr. Forrestall, do take the Chair of this Committee as Chairman.

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

On motion of Mr. McDermid, seconded by Mr. Dionne (*Northumberland-Miramichi*), Mr. Ellis was elected Vice-Chairman of the Committee.

Mr. Bockstael, moved,—That the Chairman, Vice-Chairman and six (6) other members of the Committee appointed by the Chairman after the usual consultation with the Whips of the different parties do compose the Sub-Committee on Agenda and Procedure.

And debate arising thereon;

Mr. Lumley moved in amendment thereto,—That number six (6) be reduced to number four (4).

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

And the question being put on the motion, as amended, it was agreed to.

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

On motion of Mr. Lumley, it was agreed,—That the Chairman be authorized to hold meetings to receive and authorize the printing of evidence when a quorum is not present, provided that at least five members are present and at least two parties are represented.

At 5:00 o'clock p.m. the Committee adjourned to the call of the Chair.

THURSDAY, OCTOBER 25, 1979
(2)

The Standing Committee on Transport and Communications met at 3:37 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. Forrestall, presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Deniger, Dionne (*Northumberland-Miramichi*), Forrestall, Gass, Harquail, Jelinek, Lumley, Malone, McDermid, Nylander, Richardson (*Humboldt-Lake Centre*), Skelly, Turner and Whittaker.

Other member present: Mr. MacLellan.

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 23 OCTOBRE 1979
(1)

[*Traduction*]

Le Comité permanent des transports et des communications tient aujourd'hui, à 16 h 40, sa séance d'organisation.

Membres du Comité présents: MM. Benjamin, Bockstael, Deniger, Dionne (*Northumberland-Miramichi*), Ellis, Fennell, Forrestall, Gass, Harquail, Jelinek, Lapointe, Lumley, Malone, McDermid, Richardson (*Humboldt-Lake Centre*), Turner, Waddell et Whittaker.

Autre député présent: M. McLean.

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

M. Jelinek, appuyé par M. Lumley, propose,—Que M. Forrestall soit nommé président du Comité.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Sur motion de M. McDermid, appuyé par M. Dionne (*Northumberland-Miramichi*), M. Ellis est élu vice-président du Comité.

M. Bockstael, propose,—Que le président, le vice-président et six (6) autres membres du Comité, nommés par le président après les consultations habituelles auprès des whips des différents partis, forment le Sous-comité du programme et de la procédure.

Le débat s'engage par la suite;

M. Lumley propose en amendement,—Que le nombre (6) six soit réduit à quatre (4).

L'amendement, mis aux voix, est adopté.

La motion modifiée, mise aux voix, est adoptée.

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

Sur motion de M. Lumley, il est convenu,—Que le président soit, à défaut de quorum, autorisé à tenir des séances et à recevoir et à autoriser l'impression des témoignages, pourvu qu'au moins cinq membres soient présents et qu'au moins deux partis soient représentés.

A 17 heures, le Comité suspend ses travaux jusqu'à convocation du président.

LE JEUDI 25 OCTOBRE 1979
(2)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 15 h 37, sous la présidence de M. Forrestall (président).

Membres du Comité présents: MM. Benjamin, Deniger, Dionne (*Northumberland-Miramichi*), Forrestall, Gass, Harquail, Jelinek, Lumley, Malone, McDermid, Nylander, Richardson (*Humboldt-Lake Centre*), Skelly, Turner et Whittaker.

Autre député présent: M. MacLellan.

Appearing: The Honourable Donald Mazankowski, Minister of Transport.

The Order of Reference dated Monday, October 15, 1979, being read as follows:

ORDERED,—That Votes 60a, 90a and 107a relating to the Department of Transport, for the fiscal year ending March 31, 1980, be referred to the Standing Committee on Transport and Communications.

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

Your Sub-committee met Wednesday, October 24, 1979 to plan its future business.

The Sub-committee agreed to make the following recommendations:

1. That Supplementary Estimates (A) for the fiscal year ending March 31, 1980 be considered on THURSDAY, October 25, 1979 at 3:30 p.m. with the Honourable Donald Mazankowski, Minister of Transport in appearance. If required, another meeting be scheduled on THURSDAY, November 1st, 1979 at 9:30 a.m.

2. That the questioning of witnesses be as follows:

FIRST ROUND—15 minutes be allotted to the spokesman of each party and 10 minutes to all the other members of the Committee.

SECOND ROUND—10 minutes per member.

3. That the Chairman be instructed to send a letter to Mr. Speaker and the Sergeant-at-Arms with regard to the use of the Railway Committee Room 253-D, for all Committee meetings of the Standing Committee on Transport and Communications with certain exceptions when the room is required by Mr. Speaker.

On motion of Mr. Whittaker, the FIRST REPORT of the Sub-committee on Agenda and Procedure was concurred in.

By unanimous consent, the Chairman called votes 60a, 90a and 107a under Transport.

The Minister made a statement.

At 4:00 o'clock p.m. the Committee adjourned to the call of the Chair.

Comparaît: L'honorable Donald Mazankowski, ministre des Transports.

Lecture est faite de l'ordre de renvoi suivant du lundi 15 octobre 1979:

IL EST ORDONNÉ,—Que les crédits 60a, 90a et 107a, Transports, pour l'année financière se terminant le 31 mars 1980, soient renvoyés au Comité permanent des transports et des communications.

Du consentement unanime, le président présente le PREMIER RAPPORT du Sous-comité du programme et de la procédure suivant:

Votre Sous-comité s'est réuni le mercredi 24 octobre 1979 pour établir le calendrier de ses prochains travaux.

Le Sous-comité est convenu de faire les recommandations suivantes:

1. Que le Budget supplémentaire (A) pour l'année financière se terminant le 31 mars 1980 soit étudié le JEUDI 25 octobre 1979, à 15 h 30 avec la comparution de l'honorable Donald Mazankowski, ministre des Transports. S'il y a lieu, une autre séance sera prévue pour le JEUDI 1er novembre 1979, à 9 h 30.

2. Que l'interrogation des témoins se fasse de la façon suivante:

PREMIER TOUR—15 minutes sont accordées au porte-parole de chaque parti, et 10 minutes à tous les autres membres du comité.

DEUXIÈME TOUR—10 minutes par membre.

3. Que l'on demande au président d'envoyer une lettre à M. l'Orateur et au sergent d'armes concernant l'utilisation de la pièce 253-D du Comité des chemins de fer pour toutes les séances du Comité permanent des transports et des communications, sauf pour certains cas où M. l'Orateur a besoin de la salle.

Sur motion de M. Whittaker, le PREMIER RAPPORT du Sous-comité du programme et de la procédure est adopté.

Du consentement unanime, le président met en délibération les crédits 60a, 90a et 107a sous la rubrique Transports.

Le ministre fait une déclaration.

A 16 heures, le Comité suspend ses travaux, jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(*Recorded by Electronic Apparatus*)

Tuesday, October 23, 1979

• 1640

[*Text*]

The Clerk of the Committee: Honourable members, I see a quorum. Your first item of business this afternoon is to select a Chairman of the Committee. I am ready to receive motions to that effect.

Mr. Otto Jelinek (Parliamentary Secretary to Minister of Transport): I would like to make a motion and nominate Michael Forrestall as Chairman of the Committee.

Mr. Harquail: On a point of order, if I may. I am wondering if it is proper procedure for a Parliamentary Secretary to intervene at a Committee meeting and make a suggestion as to who is going to chair the Transport Committee meeting. I am just wondering if you could throw some light or give some guidance on this, whether it is proper procedure or whether it should be acceptable as proper procedure that the member who holds the position as aid to the Minister of Transport should be proposing whom he would like to recommend for Chairman of this Committee.

Mr. Jelinek: On that point, if I may answer that, precedence in the past has been set that Parliamentary Secretaries have in fact made recommendations to committees on a variety of topics and subjects. I am not certain whether a Parliamentary Secretary has nominated the Chairman of the Committee but he certainly has made motions before Parliamentary committees which have come either to a vote or have been discussed. So I do not believe that in this case we are setting a precedence.

Mr. Malone: On the same point of order, perhaps while you are checking that you might check to see whether or not a Parliamentary Secretary is also a member of Parliament and has the same rights as any other member of Parliament.

An hon. Member: They do not.

Mr. Malone: They do not?

Mr. Jelinek: In committee they do.

Mr. Malone: Oh sure, inside the chamber, yes.

Mr. Lumley: Madam Clerk, I was told that a Parliamentary Secretary has more privileges in Committee meetings than in the House, as the Parliamentary Secretary will find out.

Regardless of the case, I would be honoured to second the motion in respect of one of our most articulate past members of this Committee, Mr. Forrestall.

Some hon. Members: Hear, hear!

The Clerk: It has been moved by Mr. Jelinek, seconded by Mr. Lumley, that Mr. Forrestall do take the Chair of this Committee as Chairman.

Any other motions? Is it the pleasure of the Committee to adopt the said motion?

Some hon. Members: Agreed.

The Clerk: I declare Mr. Forrestall duly elected Chairman of the Committee.

TÉMOIGNAGES

(*Enregistrement électronique*)

Le mardi 23 octobre 1979

[*Translation*]

Le greffier du Comité: Honorables députés, je vois qu'il y a quorum. Le premier article à l'ordre du jour cet après-midi est le choix d'un président du Comité. Je suis prêt à recevoir des motions pour le choix du président.

M. Otto Jelinek (secrétaire parlementaire du ministre des Transports): Je propose M. Michael Forrestall comme président de ce Comité.

M. Harquail: J'invoque le Règlement, si vous me le permettez. Je me demande si c'est une procédure acceptable que le secrétaire parlementaire intervienne à une séance de comité afin de suggérer qui doit être président du Comité des transports. Pourriez-vous nous éclairer, ou nous dire ce qui en est à ce sujet; est-ce acceptable, du point de vue de la procédure, qu'un député détenant le poste d'adjoint au ministre des Transports propose son choix comme président de ce Comité?

M. Jelinek: Si vous me permettez, il y a eu des précédents par le passé où des secrétaires parlementaires ont en fait formulé des recommandations aux comités sur différents sujets. J'ignore si un secrétaire parlementaire a déjà proposé la nomination d'un président de comité, mais les secrétaires parlementaires ont certainement proposé des motions aux comités, motions qui ont été mises aux voix ou qui ont été discutées. Donc, dans ce cas-ci, je ne pense pas que nous créons un précédent.

M. Malone: Au sujet du même rappel au Règlement, en même temps, vous pourriez également vérifier si un secrétaire parlementaire est également député et s'il a les mêmes droits que tout autre député.

Une voix: Ils n'ont pas les mêmes droits.

M. Malone: Ils n'ont pas les mêmes droits?

M. Jelinek: En comité ils ont les mêmes droits.

M. Malone: Oh, bien sûr, oui, à la Chambre.

M. Lumley: Madame le greffier, on m'a dit qu'un secrétaire parlementaire avait plus de privilèges au comité qu'il n'en avait à la Chambre, comme le secrétaire parlementaire va le découvrir.

Peu importe ce qu'il en est, je serais honoré d'appuyer la nomination de M. Forrestall, l'un des plus éloquents parmi les anciens membres de ce Comité.

Des voix: Bravo, bravo!

Le greffier: Il a été proposé par M. Jelinek, appuyé par M. Lumley, que M. Forrestall soit élu président de ce Comité.

Y a-t-il d'autres motions? Le Comité consent-il à adopter cette motion?

Des voix: D'accord.

Le greffier: Je déclare M. Forrestall dûment élu président de ce Comité.

[*Texte*]

The Chairman: Gentlemen and ladies, I first must express my appreciation for your confidence. I will try to conduct the affairs of our Committee in the manner that was so ably demonstrated in recent years by the immediate past Chairman, his predecessor and others.

The first item of business that we have, gentlemen, involves the election of a Vice-Chairman, and I would invite a motion.

Mr. McDermid: Mr. Chairman, I would be honoured to nominate Jack Ellis as Vice-Chairman of this Committee.

Mr. Dionne (Northumberland-Miramichi): I will second that.

• 1645

The Chairman: It has been moved by Mr. McDermid and seconded by Mr. Dionne that Mr. Jack Ellis assume the office of Vice-Chairman.

Is it the pleasure of the Committee to adopt the motion?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Mr. Ellis, would you care to make a short speech?

The Vice-Chairman: Thank you.

The Chairman: Gentlemen, the next motion in the routine affairs of the organizational meeting calls for the appointment of members to the Subcommittee on Agenda and Procedure, commonly called the steering committee.

I need a motion from someone that we do in fact establish a steering committee. Do I have a motion? Mr. Bockstael from St. Boniface.

Mr. Bockstael: I move that the Chairman, the Vice-Chairman and other members appointed by the Chairman after the usual consultation with the whips of the different parties, do form the Subcommittee on Agenda and Procedure . . .

Mr. Benjamin: Four NDP, one Grit and one Tory.

Mr. Ellis: That is about the right balance.

The Chairman: Gentlemen, just before I put the motion, I have been reminded that perhaps we should formally decide the number of members that the Committee would like to have on the steering committee. The members of the steering committee, I think, will follow after the usual consultations. Mr. Lumley.

Mr. Lumley: Mr. Chairman, numbers and makeup or just numbers?

The Chairman: Just numbers at this time. After the usual consultations we will accept names.

Mr. Lumley: I would suggest eight, Mr. Chairman. Incorporate eight in your motion.

Mr. Malone: On the steering committee.

Mr. Lumley: Six.

The Chairman: There is the Chairman, the Vice-Chairman and, are you suggesting Mr. Lumley eight additional members?

Mr. Lumley: Six additional, for a total of eight.

[*Traduction*]

Le président: Mesdames et Messieurs, j'aimerais d'abord vous remercier de votre confiance. J'essayerai de diriger les affaires de ce Comité comme l'ont si bien fait par le passé le président sortant, son prédécesseur et les autres.

Le premier article au chapitre des affaires courantes est l'élection d'un vice-président; je suis prêt à recevoir une motion.

M. McDermid: Monsieur le président, j'ai l'honneur de proposer M. Jack Ellis comme vice-président de ce Comité.

M. Dionne (Northumberland-Miramichi): J'appuie cette proposition.

Le président: Il a été proposé par M. McDermid, appuyé par M. Dionne, que M. Jack Ellis soit élu vice-président.

Le Comité consent-il à adopter cette motion?

Des voix: D'accord.

Le président: Monsieur Ellis, voulez-vous faire une brève déclaration?

Le vice-président: Merci.

Le président: Messieurs, nous passons maintenant à la nomination des membres du sous-comité du programme et de la procédure, que l'on appelle commmunément le comité directeur.

Il me faut une motion pour la création de ce comité directeur. Y a-t-il une motion? M. Bockstael, de St-Boniface.

M. Bockstael: Je propose que le président, le vice-président et d'autres membres nommés par le président après les consultations d'usage avec les whips des différents partis forment le sous-comité du programme et de la procédure . . .

M. Benjamin: Quatre néo-démocrates, un libéral et un conservateur.

M. Ellis: C'est l'équilibre qui convient.

Le président: Messieurs, avant que je mette la motion aux voix, on me rappelle qu'il serait peut-être bon aussi de décider officiellement du nombre de membres que le Comité désire voir nommés à ce comité directeur. Je pense que la nomination des membres de ce comité directeur se fera après les consultations d'usage. Monsieur Lumley.

M. Lumley: Monsieur le président, voulez-vous le nombre de membres et la composition, ou simplement le nombre de membres?

Le président: Simplement le nombre de membres pour l'instant. Après les consultations d'usage, nous accepterons les nominations.

M. Lumley: Monsieur le président, je propose qu'il soit composé de huit membres. Ajoutez huit à votre motion.

M. Malone: Pour le comité directeur.

M. Lumley: Six.

Le président: Le comité comprend le président, le vice-président, et vous suggérez huit membres de plus, monsieur Lumley?

M. Lumley: Six de plus, un total de huit.

[*Text*]

An hon. Member: You might as well have the whole committee.

Mr. Ellis: Mr. Chairman, if you are ready to entertain a motion, I move that the steering committee comprise a total of six . . .

Mr. Harquail: Mr. Chairman, there is already a motion.

Mr. Ellis: Oh, I am sorry, I did not realize . . .

Mr. Harquail: Mr. Bockstael has already proposed a motion and unless we are going to set that one aside . . .

Mr. Ellis: No, I think his motion was that there be a steering committee. My motion is for the number.

Mr. Harquail: An amendment then to his motion.

The Chairman: I think, gentlemen, the confusion arises because I should have consulted with the Committee before I invited the motion. The motion should, in fact, read: ". . . the Chairman, the Vice-Chairman and blank numbers" and it is to arrive at the additional numbers that it is your desire serve on the steering committee. I should have arrived at that number before the motion was put. What I am attempting to do now is to have your views on the numbers that you wish to have serve on the steering committee.

• 1650

In the past this Committee and most other committees have had eight members, including the chairman and the vice-chairman. If that is your wish, the motion would then stand.

It is then moved that the chairman, the vice-chairman and six members appointed by the chairman, after the usual consultation with the Whips of the different parties, do compose the Subcommittee on Agenda and Procedure. Mr. Lumley.

Mr. Lumley: Mr. Chairman, may I ask how many we had last time?

The Chairman: Eight.

Mr. Lumley: We did have eight last time. I thought it was eight, too, but I stand to be corrected; we did have eight. If we can get unanimous consent, it may be more advantageous to have six members. The motion before us has not been seconded yet.

Mr. Ellis: If the former mayor of Cornwall is making a motion to amend to make that six, the former mayor of Belleville will second it. Six in total.

The Chairman: Six in total, as opposed to eight in total.

An hon. Member: Were they both defeated?

Mr. Ellis: As a matter of fact, no.

Mr. Chairman: Mr. Lumley, might I ask if you would again just put your amendment?

Mr. Lumley: I would amend the motion, Mr. Chairman, by changing the figure "the chairman, the vice-chairman and six additional" to "the chairman, vice-chairman and four additional".

Mr. Ellis: I will second it.

[*Translation*]

Une voix: Vous devriez tout aussi bien nommer l'ensemble du Comité.

M. Ellis: Monsieur le président, si vous pouvez recevoir une motion, je propose que le comité directeur soit composé de six membres au total . . .

M. Harquail: Monsieur le président, vous avez déjà une motion.

M. Ellis: Excusez-moi, je ne m'en étais pas aperçu . . .

M. Harquail: M. Bockstael a déjà présenté une motion, et à moins que nous la réservions . . .

M. Ellis: Non, je pense que sa motion portait sur la création d'un comité directeur. Ma motion porte sur le nombre de membres.

M. Harquail: Alors, il s'agit d'un amendement à sa motion.

Le président: Messieurs, je pense que j'aurais dû consulter le Comité avant de demander une motion; c'est ce qui a créé la confusion. En fait, la motion devrait se lire comme suit: «. . . le président, le vice-président et «X» membres». Il s'agit de déterminer ce nombre additionnel de députés que vous désirez voir nommer à ce comité directeur. J'aurais dû déterminer ce nombre avant que la motion soit présentée. J'essaye maintenant de connaître vos opinions sur le nombre de députés que vous voulez voir siéger à ce comité directeur.

Par le passé, ce Comité et d'autres ont nommé huit membres, y compris le président et le vice-président. Si c'est ce que vous voulez, alors, la motion demeure.

Il est donc proposé que le président, le vice-président et six autres membres nommés par le président, après les consultations d'usage avec les whips des différents partis, forment le sous-comité du programme et de la procédure. Monsieur Lumley.

M. Lumley: Monsieur le président, la dernière fois, quel était le nombre?

Le président: Huit.

M. Lumley: La dernière fois, c'était huit. C'est ce que je pensais, mais reprenez-moi si je me trompe. S'il y a consentement unanime, il serait peut-être préférable d'en avoir six. La motion que nous avons là n'a pas encore été appuyée.

M. Ellis: Si l'ancien maire de Cornwall propose de modifier la motion afin que ce soit six, l'ancien maire de Belleville appuie cette proposition. Six en tout.

Le président: Six en tout, par opposition à huit en tout.

Une voix: Ont-ils été défaits tous les deux?

M. Ellis: Au fait, non.

Le président: Monsieur Lumley, voudriez-vous relire votre amendement?

M. Lumley: Monsieur le président, la motion se lit comme suit: «que le président, le vice-président et six autres membres», et je propose l'amendement suivant: «que le président, le vice-président et quatre autres membres».

M. Ellis: Je l'appuie.

[*Texte*]

Amendment agreed to.

Motion, as amended, agreed to.

The Chairman: Thank you, gentlemen.

Might I also ask for a motion with regard to the printing and distribution of the Committee's *Minutes of Proceedings and Evidence*? The Distribution Branch has stated that 1,000 copies has in the past been an adequate number. The same could either be reduced or increased by the Committee. The motion I would like is that the Committee print 1,000 copies of its *Minutes of Proceedings and Evidence*. Mr. Whittaker.

Mr. Whittaker: I move that the Committee print 1,000 copies of its *Minutes of Proceedings and Evidence*.

The Chairman: You have heard the question gentlemen.

Motion agreed to.

The Chairman: As has been usual in the past, we would well entertain early in our proceedings a motion to hear evidence when a quorum is not present. Standing Order 65(7) allows committees, by resolution, to authorize the hearing and printing of evidence when a quorum is not present. The motion in effect that I am looking for is that the chairman be authorized to hold meetings, receive and authorize the printing of evidence when a quorum is not present. Mr. Lumley.

Mr. Lumley: Mr. Chairman, I would suggest that you add to the motion the words: "by a minimum of five members and two parties". If I am not mistaken, I think that is what the Transport Committee adopted last time.

The Chairman: That is right.

Motion agreed to.

Mr. Malone: And that it was a duly called meeting.

The Chairman: I think that is the only kind we can have, a duly called meeting.

The main estimates, gentlemen, for 1979-80 and supplementary estimates (A), 1979-80, have been referred to the Committee for consideration. Is there any other business at this time? Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, now that it is statutory, I was wondering if the chairman in conjunction with the steering committee would arrange to recommend to the Committee that we request the House for a motion of referral, which is supposed to be automatic under the statutes, of the last annual reports of Canadian National and Air Canada. As you recall, sir, in the previous Parliament that was incorporated in the legislation; it is automatic, but we could do the previous year's report before the next one comes out. I think that is something that would give this Committee some work to do, following our dealing with the estimates.

• 1655

The Chairman: That is a very useful suggestion. You are quite right; it is a statutory requirement. I am not sure whether the House provisions have yet established a vehicle for doing that, but it is a matter that the steering committee could take under consideration. It is an excellent suggestion.

[*Traduction*]

L'amendement est adopté.

La motion, amendée, est adoptée.

Le président: Merci, messieurs.

Puis-je également demander une motion quant à l'impression et à la distribution des procès-verbaux et témoignages de ce Comité? Le Service de la distribution nous a confirmé que, par le passé, 1,000 exemplaires était un chiffre convenable. Le Comité a la possibilité d'augmenter ou de réduire ce chiffre. Je voudrais une motion proposant que le Comité fasse imprimer 1,000 exemplaires de ses procès-verbaux et témoignages. Monsieur Whittaker.

M. Whittaker: Je propose que le Comité fasse imprimer 1,000 exemplaires de ses procès-verbaux et témoignages.

Le président: Messieurs, vous avez entendu la motion.

La motion est adoptée.

Le président: Comme ce fut la coutume par le passé, nous allons, au début de nos délibérations, discuter d'une motion visant l'audition des témoignages lorsqu'il n'y a pas quorum. Le règlement permanent 65(7) permet aux comités, par résolution, d'autoriser l'audition et l'impression de témoignages lorsqu'il n'y a pas quorum. Je veux une motion permettant au président de tenir des réunions, d'entendre des témoignages et d'en autoriser l'impression, lorsqu'il n'y a pas quorum. Monsieur Lumley.

M. Lumley: Monsieur le président, je suggère d'ajouter à votre motion: «lorsqu'il y a un minimum de cinq députés présents et deux partis représentés». Sauf erreur, c'est ce que le Comité des transports a adopté la dernière fois.

Le président: En effet.

La motion est adoptée.

M. Malone: Dans le cas d'une séance dûment convoquée.

Le président: Je pense que ce sont les seules qui sont possibles, des séances dûment convoquées.

Messieurs, on a renvoyé au Comité, pour étude, le budget principal de 1979-1980 et le budget supplémentaire (A), 1979-1980. Y a-t-il autres choses? Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, maintenant que c'est réglementaire, je me demande si le président, ainsi que le comité directeur, pourraient recommander au Comité de demander à la Chambre une motion de renvoi, qui est censée être automatique aux termes de la Loi, concernant le dernier rapport annuel du Canadien National et d'Air Canada. Vous vous en souvenez sans doute, monsieur, lors de la législature précédente, cette mesure avait été inscrite dans la loi et elle doit être appliquée automatiquement. Toutefois, nous pourrions nous occuper du rapport de l'an dernier avant la parution du rapport suivant. Le Comité aurait ainsi du pain sur la planche après ses travaux relatifs aux prévisions budgétaires.

Le président: Voilà une proposition constructive. Vous avez raison; cela est exigé par la loi. Je ne sais pas si les dispositions prises par la Chambre prévoient un moyen particulier de traiter de cette question, mais c'est une chose que le comité directeur pourrait examiner. C'est une excellente suggestion.

[*Text*]

Is there any other business?

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, just to add to that point, we will not get the next annual reports for both those corporations tabled until March or April of next year. We could, in the meantime during the winter, be dealing with the last annual reports. I think the Committee would be well advised to do so, as they have already been tabled.

The Chairman: That is an appropriate matter for the steering committee and they will certainly consider that.

Is there any other business at this point in time?

Mr. Lumley: Mr. Chairman, just two questions. I understand that the estimates must be deemed to be passed by what November 5 it was announced in the House today?

The Chairman: Supplementary estimates A, Mr. Lumley, I think will be deemed to have passed by November 7 of this year.

Mr. Lumley: All right, and the only piece of legislation on the Order Paper today is the postal bill, is it?

The Chairman: Yes, the postal bill. You will be aware of course that there still remains some question in my mind as to the disposition by this Committee of transport matters that are currently before the other House. I know there will be some questions in the back of your minds, gentlemen, with respect to those two items. We will ascertain to have some answers to those questions when we meet again.

If there is no further business, the meeting is adjourned. Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, we went into the total numbers of the members of the subcommittee. What is the breakdown of those six as it pertains to parties, the government side, the opposition side? It seems to me we had seven before and not eight.

The Chairman: Three, two and one, I would assume to be the usual breakdown.

Mr. Benjamin: All right.

The Chairman: That again, I think, we can confirm within the steering committee. That can be an item or a matter referred back to the Committee by the steering committee.

Mr. Benjamin: You just quelled a fear that I had not had yet, and I did not want to get euchred this early in the game.

Mr. Harquail: Mr. Chairman, just on a point of information. I am just curious, under the estimates, when would you see, as Chairman, an opportunity to see the Minister before this Committee.

The Chairman: Mr. Harquail, I think unless the parliamentary secretary is in a position to answer that now, I think we would be well advised to give the parliamentary secretary some time to consult with the Minister prior to our first steering committee meeting. At that time, I think the parliamentary secretary could be in a position to advise us of useful dates or times in which the Minister would be available for questions.

[*Translation*]

Y a-t-il d'autres questions?

M. Benjamin: Monsieur le président, permettez-moi d'ajouter que les rapports annuels de ces deux sociétés ne seront pas déposés avant mars ou avril de l'année prochaine. Entre-temps, pendant l'hiver, nous pourrions nous occuper des derniers rapports annuels. Je pense que le Comité ferait bien de s'en occuper, puisqu'ils ont déjà été déposés.

Le président: C'est une question qui relève du comité directeur et qui sera certainement examinée par ce dernier.

Y a-t-il d'autres questions, maintenant?

M. Lumley: Monsieur le président, deux petites questions. Si je comprends bien, on a annoncé aujourd'hui, en Chambre, que le budget des dépenses sera considéré comme étant adopté à partir du 5 novembre?

Le président: Monsieur Lumley, je pense que le Budget supplémentaire (A) sera considéré comme ayant été adopté le 7 novembre 1979.

M. Lumley: Très bien, et la seule mesure législative qui figure au Feuilleton aujourd'hui est le projet de loi sur les postes, n'est-ce pas?

Le président: Oui. Vous savez sans doute, par ailleurs, que je me pose encore certaines questions quant à l'étude, au sein de ce Comité-ci, de mesures relatives aux transports qu'étudie actuellement la Chambre haute. Je sais que vous voulez obtenir certaines réponses, messieurs, au sujet de ces deux questions. Nous tâcherons très certainement de les obtenirs à temps pour notre prochaine réunion.

S'il n'y a rien d'autre, la séance est levée. Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, nous avons parlé du nombre total de membres du sous-comité. Quelle est la répartition, par parti, des six députés? Il me semble que nous en avions sept auparavant, non huit.

Le président: Trois, deux et un; je pense que cela représente la ventilation habituelle.

M. Benjamin: Très bien.

Le président: Encore une fois, je pense que nous pourrons confirmer cela au sein du comité directeur. Ce peut être une question que le comité directeur pourra renvoyer au Comité.

M. Benjamin: Vous venez de calmer une crainte que je n'avais pas encore eue. Je ne voulais pas me faire embobiner dès le début.

M. Harquail: Monsieur le président, j'aimerais simplement obtenir un renseignement. A quel moment, au cours de notre examen du budget, pourrons-nous, selon vous, poser des questions au ministre au cours d'une réunion du Comité?

Le président: Monsieur Harquail, à moins que le secrétaire parlementaire ne puisse répondre tout de suite à cette question, je pense que nous ferions mieux de lui accorder un certain délai pour consulter le ministre, avant notre première réunion du comité directeur. Le secrétaire parlementaire pourra alors, au cours de cette réunion, nous communiquer les dates et heures auxquelles le ministre serait libre pour répondre à nos questions.

[*Texte*]

Mr. Harquail: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you gentlemen very much indeed.

The meeting is adjourned to the call of the Chair.

Thursday, October 25, 1979

• 1542

The Chairman: Good afternoon, gentlemen. I would like to bring the meeting to order.

The Order of Reference for your Committee's activities is as follows, and I will read so that it will be part of the record:

Ordered:

That Votes 60a, 90a and 107a relating to the Department of Transport for the fiscal year ending March 31, 1980 be referred to the Standing Committee on Transport and Communications.

As your Chairman, it is my privilege to present to you—I am just wondering whether or not it has been distributed—your steering committee's first report, the Subcommittee on Agenda and Procedure. I will not read it. I assume you have it in front of you and you could peruse it quickly. I would then ask for a mover regarding concurrence in this first report of your Subcommittee on Agenda and Procedure.

Mr. Whittaker: I so move.

The Chairman: We can then open the meeting for any comments or observations the members might wish to make about the report.

• 1545

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, probably my memory fails me but, on the matter of the Committee's work for this and the next three meetings on Supplementary Estimates (A). I do not recall whether it was to be included in the report of the steering committee or not. That we would be confining our questions and discussion just to the Supplementary Estimates (A). Is that in the Subcommittee report or is that something you were going to tell us about later?

The Chairman: Mr. Benjamin, it was something that I had assumed the steering committee would accept responsibility for with respect to our various groups, but in a general way it will be my intention with respect to the supplementary estimates to stick fairly close to the rules of relevancy with respect to the matter in front of us. You will understand it is of course up to yourselves. The references that are in front of us are reasonably narrow and there are two choices open to you: We can either treat the supplementary estimates in a manner reflecting or recognizing that they will be deemed to have been reported back on November 5 whether we are finished with them or not and that, indeed, the main estimates which are also referred to us must be reported back by December 7, I think . . .

Mr. Benjamin: Ninth.

The Chairman: Ninth, is it? I stand corrected on that. Thank you. It was felt generally by your steering committee

[*Traduction*]

M. Harquail: Merci, monsieur le président.

Le président: Messieurs, je vous remercie.

La séance est levée.

Le jeudi 25 octobre 1979

Le président: Bonjour, messieurs. La séance est ouverte.

Je veux d'abord lire l'ordre de renvoi concernant le travail du Comité, afin de le consigner au procès-verbal:

Il est ordonné:

Que les crédits 60a, 90a, et 107a, portant sur le ministère des Transports pour l'année financière se terminant le 31 mars 1980 soient renvoyés au Comité permanent des transports et des communications.

A titre de président, j'ai l'honneur de vous présenter—je me demande justement si on l'a distribué—le premier rapport de votre Comité directeur, le Sous-comité du programme et de la procédure. Je ne le lirai pas. Je présume que vous l'avez tous devant vous et que vous pouvez le lire rapidement. Je demanderais donc à quelqu'un de proposer l'adoption de ce premier rapport du Sous-comité du programme et de la procédure.

M. Whittaker: Je la propose.

Le président: Nous sommes donc prêts à recevoir les commentaires ou les observations des députés sur ce rapport.

M. Benjamin: Monsieur le président, ma mémoire me fait peut-être défaut, mais à l'égard du travail du Comité pour cette réunion et les trois réunions subséquentes portant sur le Budget supplémentaire (A), je ne me souviens pas si le rapport du sous-comité mentionnait qu'on s'en tiendrait strictement au Budget supplémentaire (A). Cette disposition est-elle dans le rapport du sous-comité, ou deviez-vous nous la décréter plus tard?

Le président: Monsieur Benjamin, j'ai supposé que le comité directeur aurait réglé cela par le choix des divers groupes que nous entendrons, mais en général, quant au Budget supplémentaire, je vais m'en tenir strictement à la règle de la pertinence. Évidemment, c'est à vous de décider. Les ordres de renvoi en question sont assez étroits, et vous avez deux choix: soit que nous traitions du Budget supplémentaire d'une façon qui tienne compte du fait qu'il sera automatiquement adopté le 5 novembre, même si nous n'avons pas fini de l'étudier, et aussi du fait que nous devons faire rapport sur le Budget principal, qui nous a aussi été renvoyé pour étude, le 7 décembre au plus tard, et je pense . . .

M. Benjamin: Le 9.

Le président: Ah, c'est le 9 alors? Merci de cette précision. Le comité directeur a conclu que, quoique la période de temps

[*Text*]

that while there is limited time, there is still more time with respect to the main estimates than there will be with respect to the supplementary estimates; hence the decision on the part of your Chairman to adhere relatively closely to the rules of relevancy with respect to supplementary estimates. But I would prefer doing it that way, Les, rather than have them included . . . Mr. Lumley, do you have a comment?

Mr. Lumley: Mr. Chairman, knowing your past history, since this is the first meeting we are having with the new Minister of Transport, I am sure you will be flexible on the general subject of transportation.

The Chairman: Yes, I will be. I ask you all to take particular note of the third paragraph of our first report to you and encourage and solicit your support in that proposal. May I have concurrence in this report?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: We have, gentlemen, three votes in the Supplementary Estimates (A) 1979-80. Does the Committee wish to consider all these votes together? If so, then, is there agreement that I call Votes 60a, 90a and 107a together under Transport.

TRANSPORT

A—Department—Air Transportation Program

Vote 60a—Air Transportation—The grants listed in the Estimates—$1

A—Department—Surface Transportation Program

Vote 90a—Surface Transportation—The grant listed in the Estimates—$1

Vote 107a—Surface Transportation—Payments to VIA Rail Canada Inc., in accordance with terms and conditions approved by the Governor in Council, for capital expenditures—$67,100,000

The Chairman: Is it your wish that we deal with them separately? Agreed?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: You will find, gentlemen, these votes listed in your Blue Book on pages 50 and 55 under Transport.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman.

The Chairman: Yes, Mr. Benjamin, on a point of order.

Mr. Benjamin: We are sort of in a bit of an historic occasion. Are we not going to get any kind of an inaugural address or opening statement from the Minister?

The Chairman: There is a certain protocol that I have learned well from the gentleman who has sat in this Chair before us and it is now my very very warm and distinct pleasure—many of you around the room will be aware of what I speak—to welcome to this perhaps the most senior of all the standing committees of the House of Commons . . .

An hon. Member: Hear, hear!

[*Translation*]

soit limitée, nous disposions de plus de temps pour l'étude du Budget principal que pour l'étude du Budget supplémentaire; c'est pourquoi j'ai décidé de veiller à la pertinence du débat concernant le Budget supplémentaire. Et je préfère agir ainsi, Les, plutôt que de l'inclure . . . Monsieur Lumley, vous aviez une observation?

M. Lumley: Monsieur le président, nous savons comment vous procédez et puisque c'est la première réunion que nous avons avec le nouveau ministre des Transports, je suis convaincu que vous serez assez souple sur le débat concernant toute la question des transports.

Le président: Oui, je le serai. Je vous demande de noter surtout le troisième paragraphe du premier rapport et vous prie de bien vouloir m'appuyer à cet égard. Le rapport est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Le président: Messieurs, nous devons étudier trois crédits du Budget supplémentaire (A) 1979-1980. Le Comité désire-t-il étudier ces crédits ensemble? Si vous êtes d'accord, je mets en délibération les crédits 60a, 90a et 107a du ministère des Transports.

TRANSPORTS

A—Ministère—Programme des transports aériens

Crédit 60a—Transports aériens—Subventions inscrites au Budget—$1

A—Ministère—Programme des transports de surface

Crédit 90a—Transports de surface—Subvention inscrite au Budget—$1

Crédit 107a—Transports de surface—Paiements à la VIA Rail Canada Inc. pour fins de dépenses en capital conformément aux conditions approuvées par le gouverneur en conseil.—$67,100,000

Le président: Préférez-vous que nous les étudiions séparément? D'accord?

Des voix: D'accord.

Le président: Messieurs, ces crédits se trouvent aux pages 53 et 55 sous la rubrique Transports dans le Budget supplémentaire (A).

M. Benjamin: Monsieur le président.

Le président: Oui, monsieur Benjamin, vous avez un rappel au Règlement?

M. Benjamin: Cette séance constitue un événement historique. N'allons-nous pas avoir un discours d'inauguration, ou une déclaration préliminaire du ministre?

Le président: J'ai bien appris le protocole par l'exemple des messieurs qui m'ont précédé à la présidence, et c'est maintenant un vif plaisir pour moi—plusieurs d'entre vous savent de quoi je parle, de souhaiter la bienvenue à ce plus ancien des comité permanents de la Chambre des communes . . .

Une voix: Bravo, bravo!

[*Texte*]

The Chairman: ... a new Minister, the Honourable Don Mazankowski, the distinguished member for Vegreville. It is our pleasure to have you with us, Mr. Minister. Mr. Benjamin has noted and Mr. Lumley has noted that this is historic and I wish you well in your work. We are here to serve you in much the same fashion as you are here to serve the members of the Chamber. May I ask whether you have some opening comments, and if you would introduce the officials that you have with you here today.

• 1550

Some hon. Members: Hear, hear!

Hon. Don Mazankowski (Minister of Transport): Mr. Chairman, you would know that I would not want to trespass unduly on the time of the other honourable members so I will not be too long. I would like to begin by congratulating you, sir, on the elevation to the lofty position of Chairman of this very distinguished Committee. Your background in the field of transportation, your service ...

The Chairman: Because we do have a few moments, gentlemen, for disposition, perhaps the Minister could make a few comments and then you may want to consider quickly whether we should return after the vote has concluded. Mr. Minister.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I do in all sincerity want to extend to you my personal congratulations on your elevation to the position of Chairman. I think it clearly demonstrates the support and the confidence that the members of this Committee place in you and I look forward to working with you as with other honourable members of the Committee. And I want to congratulate the other honourable members of this Committee on both sides, three sides, for participating in the activities of the Transportation Committee. I expect that it will be a lively committee and I hope that the Committee will undertake to engage itself in many of the tasks that face us in transportation.

My opinion over the years is that the Transportation Committee has not been utilized often enough and in an effective fashion in dealing with the basic issues that affect transportation in every mode. Subject to your Committee's concurrence I think there is a whole host of areas that we can look into. I think of the total transportation issue within the City of Toronto and the City of Montreal. There are problems in all modes of Atlantic transportation. There are certainly the problems of grain handling and grain movement, the ferry services, the adequacy of our air navigational systems, the adequacy of our transportation services in the North. There will also naturally be some investigative work that should perhaps be carried on through the work of this Committee.

I want to assure you that I will give you my utmost co-operation in your Committee's desire to address these very important issues and assure you that I will appear before the Committee as often as I possibly can. I noted that I was eight minutes late coming here this afternoon and I thank you for giving me that latitude. I hope that it does not happen again. Nevertheless, members, I look forward to working with you in the Committee.

[*Traduction*]

Le président: ... au nouveau ministre, l'honorable Don Mazankowski, le très distingué député de Vegreville. Nous sommes heureux de vous accueillir, monsieur le ministre. MM. Benjamin et Lumley ont noté que c'est un événement historique, et je voudrais vous souhaiter beaucoup de succès dans votre travail. Nous sommes ici pour vous servir comme vous devez servir les députés de la Chambre. Je vous demande donc de présenter les fonctionnaires qui vous accompagnent, et de faire votre déclaration préliminaire.

Des voix: Bravo!

L'honorable Don Mazankowski (ministre des Transports): Monsieur le président, je ne voudrais pas m'approprier indûment le temps réservé aux autres députés et je serai donc très bref. J'aimerais tout d'abord vous féliciter pour votre promotion au glorieux poste de président de cet éminent comitée. Votre exprérience dans le domaine des transports, vos états de service ...

Le président: Puisque nous avons un peu de temps devant nous messieurs, nous pourrions peut-être proposer au ministre de faire quelques remarques préliminaires avant que nous ne décidions de revenir ou non après le vote. M. le ministre.

M. Mazankowski: Monsieur le président, je voudrais vous offrir mes félicitations les plus sincères pour votre promotion au poste de président, promotion qui témoigne de l'appui et de la confiance que vous portent les membres du comité. Je suis impatient de travailler avec vous ainsi qu'avec les autres membres du comité. J'aimerais également féliciter les honorables députés des trois partis qui participent aux travaux du comité des Transports. Je suis certain que notre comité sera très actif et que nous entreprendrons les nombreuses tâches qui nous attendent dans le secteur des transports.

Il me semble que jusqu'à présent le comité des Transports n'a pas été utilisé assez fréquemment et efficacement lorsqu'il s'est agi de régler certains problèmes capitaux concernant les transports. Si les membres du comité sont d'accord, je crois que nous pourrons nous pencher sur un grand nombre de questions. Je pense en particulier à la question des transports dans les villes de Toronto et de Montréal. Je pense aussi au problème des transports de tous genres dans la région Atlantique, au problème de la manutention et du transport des céréales, aux services des traversiers, aux systèmes d'aide à la navigation aérienne et enfin aux services de transport dans le Nord. Le comité des Transports pourra également se charger de certaines enquêtes.

Je voudrais vous assurer que vous pouvez compter sur toute ma coopération et je suis prêt à comparaître devant ce comité aussi souvent que cela me sera possible. J'avais huit minutes de retard aujourd'hui et je vous remercie de m'avoir accordé ce petit délai. J'espère que cela ne se reproduira pas. Je suis néanmoins très impatient, messieurs, de travailler avec vous au sein de ce comité.

[*Text*]

I would like, Mr. Chairman, at some time to make a comment on item three because I, too, support that particular initiative. Indeed, I have made representations to the House Leader and he intends to take those representations further. But we can get on to that at a later time.

The Chairman: Mr. Minister, thank you very much. The bells are ringing. Is there any disposition whether we should adjourn until we have the Minister with us one week from today at 9.30 in the morning? He has indicated his acceptance. Apparently the advice that we have from the Parliamentary Secretary is that a week from today will be the Minister's first available date. Do you wish to come back after the vote or do you wish to adjourn until next Thursday? Mr. Lumley.

Mr. Lumley: Mr. Chairman, if I understand correctly, we can start on the Main Estimates the day after the Supplementary Estimates are deemed to be approved. Is that not correct? And we have approximately one month to do the Main Estimates. Perhaps the Parliamentary Secretary can find out how many days within that month we will be able to have the Minister with us, which may indeed shorten the discussion on Supplementary Estimates to one day.

The Chairman: Mr. Jelinek.

Mr. Otto Jelinek (Parliamentary Secretary to Minister of Transport): I will certainly undertake that and I will report to the Chairman and to the steering committee when we find out the dates that the Minister is available to appear before the Committee for the Supplementary Estimates.

The Chairman: Mr. Benjamin.

• 1555

Mr. Benjamin: I presume that our 9.30 slot tomorrow morning is still on to start dealing with the sups, without the Minister.

The Chairman: I am sorry. One week from today is the first available date for the Minister.

Mr. Benjamin: No, but I meant, do we not have a slot for 9.30 tomorrow morning?

The Chairman: No.

Mr. Benjamin: Oh, we do not.

The Chairman: I am sorry. I might mention that there is a slot for the Committee at 9.30, but the Minister would not be present.

Mr. Benjamin: Are we going to proceed with the sups tomorrow morning or not?

Mr. Lumley: Without the Minister?

Mr. Benjamin: Without the Minister.

Mr. Mazankowski: I should say, Mr. Chairman, I regret very much about tomorrow. I have had a commitment that has been put off on three different occasions, but I would be available tonight.

Mr. Jelinek: Perhaps we could ask the Minister whether he has time this afternoon to come back from the vote, which should be finished in half an hour.

[*Translation*]

Monsieur le président, je voudrais faire une remarque au sujet du troisième point, initiative qui me semble particulièrement louable. J'ai d'ailleurs présenté certaines instances au leader de la Chambre qui s'est engagé à les prendre en considération. Nous pourrons revenir là-dessus plus tard.

Le président: Monsieur le ministre, merci beaucoup. La cloche sonne. Voulez-vous que nous levions la séance jusqu'à jeudi en huit, à 9 h 30 du matin, date à laquelle le ministre doit comparaître? Il nous a avisé qu'il était disponible. Le Secrétaire parlementaire nous a fait savoir que le ministre ne serait pas disponible avant jeudi en huit. Voulez-vous que nous reprenions après le vote ou voulez-vous que nous levions la séance jusqu'à jeudi prochain? Monsieur Lumley.

M. Lumley: Monsieur le président, si j'ai bien compris, nous pouvons commencer notre étude du budget principal dès le lendemain du jour où le budget supplémentaire aura été approuvé. Est-ce exact? Il nous reste donc environ un mois pour étudier le budget principal. Le Secrétaire parlementaire pourrait peut-être calculer combien de fois le ministre pourra comparaître devant ce comité au cours de ce mois, car nous risquons de n'avoir qu'un jour pour discuter du budget supplémentaire.

Le président: M. Jelinek.

M. Otto Jelinek (secrétaire parlementaire du ministre des Transports): Je vais m'en occuper et indiquerai au président ainsi qu'aux membres du comité directeur les dates auxquelles le ministre pourra comparaître devant le comité dans le cadre de l'étude du budget supplémentaire.

Le président: M. Benjamin.

M. Benjamin: Je présume que la pièce est réservée pour demain matin à 9 h 30, pour que l'on puisse entreprendre l'étude du budget supplémentaire sans le ministre.

Le président: Je m'excuse. La première occasion que nous aurons de siéger avec le ministre, c'est dans une semaine.

M. Benjamin: Est-ce qu'il n'y a pas de réunion prévue pour demain matin à 9 h 30?

Le président: Non.

M. Benjamin: Ah, il n'y a pas de réunion prévue.

Le président: Je regrette. Je pourrais signaler cependant que le comité pourrait toujours se réunir à 9 h 30 demain matin, mais il faudrait que ce soit sans le ministre puisqu'il ne peut pas y être présent.

M. Benjamin: Alors est-ce que nous allons nous réunir pour étudier le budget supplémentaire demain matin ou non?

M. Lumley: Sans le ministre?

M. Benjamin: Sans le ministre.

M. Mazankowski: Je regrette, monsieur le président, de ne pas pouvoir être des vôtres demain. J'ai un engagement qui a déjà été remis à trois reprises, mais je serai disponible ce soir.

M. Jelinek: On pourrait peut-être demander au ministre s'il a le temps de revenir cet après-midi après le vote qui ne devrait pas prendre plus d'une demi-heure.

[*Texte*]

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, my problem is that today is my duty day in the House. I arranged to have another Minister fill in for me until 5 or 5.30. He cannot be available this evening. I find out when you are a Minister and it is your duty day, you must be there.

Mr. Dionne (Northumberland-Miramichi): Mr. Chairman, we have no way of knowing how long the bells may ring.

The Chairman: No, we do not, and I suggest that perhaps we had better adjourn, and if there is no clear consensus about returning and no clear consensus about proceeding without the Minister, that—Mr. Lumley?

Mr. Lumley: If I understand the Minister, Mr. Chairman, he is available tonight so maybe we can go back in the House and discuss it amongst ourselves if the Minister is available tonight and if there is a room available. We can still leave it to the call of the Chair, but if we can find a slot tonight . . .

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

[*Traduction*]

M. Mazankowski: Monsieur le président, le problème, c'est que je suis de service à la Chambre aujourd'hui. J'ai demandé à un autre ministre de me remplacer jusqu'à 17 h 00 ou 17 h 30. Ce ministre ne sera pas disponible ce soir. Lorsqu'on est ministre et qu'on est de service, on devrait être à la Chambre.

M. Dionne (Northumberland-Miramichi): Monsieur le président, nous ne pouvons pas savoir combien de temps les cloches vont sonner.

Le président: En effet, nous ne pouvons pas le savoir et je propose donc qu'on ajourne la séance, puisque de toute façon on n'arrive pas à s'entendre pour revenir ce soir ou continuer sans le ministre, à moins que M. Lumley . . .

M. Lumley: Si j'ai bien compris, le ministre, monsieur le président, pourrait être disponible ce soir, nous pouvons donc en allant à la Chambre discuter de la question entre nous et si nous arrivons à trouver une salle, nous pourrions nous réunir sur convocation du président . . .

Le président: La séance est levée.

Canada Post Postage paid
Postes Canada Port payé
Third class Troisième classe
K1A 0S7
HULL

If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Printing Office,
Supply and Services Canada,
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Imprimerie du gouvernement canadien,
Approvisionnements et Services Canada,
45, boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

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

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

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 2

Thursday, November 1, 1979

Chairman: Mr. J. M. Forrestall

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule nº 2

Le jeudi 1er novembre 1979

Président: M. J. M. Forrestall

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Transport and Communications

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transports et des communications

RESPECTING:

Supplementary Estimates (A) 1979-80
Votes 60a, 90a and 107a under TRANSPORT

CONCERNANT:

Budget supplémentaire (A) 1979-80
Crédits 60a, 90a et 107a sous la rubrique TRANSPORTS

INCLUDING:

The First Report to the House

Y COMPRIS:

Le premier rapport à la Chambre

APPEARING:

The Honourable Donald Mazankowski
Minister of Transport

COMPARAÎT:

L'honorable Donald Mazankowski
Ministre des Transports

WITNESS:

(See back cover)

TÉMOIN:

(Voir à l'endos)

First Session of the
Thirty-first Parliament, 1979

Première session de la
trente et unième législature, 1979

27216—1

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

Chairman: Mr. J. M. Forrestall

Vice-Chairman: Mr. Jack Ellis

Messrs.

Baker (*Gander-Twillingate*)
Bockstael
Cook
Deniger
Fulton
Harquail
Jelinek
Lapointe
Lumley
McDermid
Nylander
Reid (*St. Catharines*)
Richardson (*Humboldt-Lake Centre*)
Skelly
Towers
Turner
Whittaker—(19)

(Quorum 10)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65(4)(*b*)

On Wednesday, October 31, 1979:

Mr. Cook replaced Mr. Gass;

Mr. Towers replaced Mr. Malone.

On Thursday, November 1, 1979:

Mr. Baker (*Gander-Twillingate*) replaced Mr. Dionne (*Northumberland-Miramichi*);

Mr. Fulton replaced Mr. Benjamin.

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. J. M. Forrestall

Vice-président: M. Jack Ellis

Messieurs

Conformément à l'article 65(4)*b*) du Règlement

Le mercredi 31 octobre 1979:

M. Cook remplace M. Gass;

M. Towers remplace M. Malone.

Le jeudi 1er novembre 1979:

M. Baker (*Gander-Twillingate*) remplace M. Dionne (*Northumberland-Miramichi*);

M. Fulton 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, Hull, Québec, Canada K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité de l'Orateur 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, Hull, Québec, Canada K1A 0S9

REPORT TO THE HOUSE

Thursday, November 1, 1979

The Standing Committee on Transport and Communications has the honour to present its

FIRST REPORT

In accordance with its Order of Reference of Monday, October 15, 1979, your Committee has considered Votes 60a, 90a and 107a under Transport in the Supplementary Estimates (A), for the fiscal year ending March 31, 1980 and reports the same.

A copy of the relevant Minutes of Proceedings and Evidence (*Issues Nos. 1 and 2*) is tabled.

Respectfully submitted,

Le président

J.M. Forrestall

Chairman

RAPPORT À LA CHAMBRE

Le jeudi 1er novembre 1979

Le Comité permanent des transports et des communications a l'honneur de présenter son

PREMIER RAPPORT

Conformément à son Ordre de renvoi du lundi 15 octobre 1979, votre Comité a étudié les crédits 60a, 90a et 107a sous la rubrique Transports du Budget supplémentaire (A) pour l'année financière se terminant le 31 mars 1980 et en fait rapport.

Un exemplaire des procès-verbaux et témoignages s'y rapportant (*fascicules nos 1 et 2*) est déposé.

Respectueusement soumis,

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, NOVEMBER 1, 1979
(3)

[*Text*]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 9:40 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. Forrestall, presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Baker (*Gander-Twillingate*), Bockstael, Deniger, Forrestall, Fulton, Harquail, Jelinek, Lapointe, Lumley, McDermid, Nylander, Reid (*St. Catharines*), Richardson (*Humboldt-Lake Centre*), Skelly, Towers, Turner, Whittaker.

Other Members present: Messrs. Graham, McLean and Roy (*Laval*).

Appearing: The Honourable Donald Mazankowski, Minister of Transport.

Witness: From the Department of Transport: Mr. R. Y. J. Giroux, Administrator, Canadian Surface Transportation Administration.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Monday, October 15, 1979, relating to the Supplementary Estimates (A) for the fiscal year ending March 31, 1980. (*See Minutes of Proceedings, Thursday, October 25, 1979, Issue No. 1.*)

By unanimous consent, the Committee resumed consideration of Votes 60a, 90a and 107a under TRANSPORT.

The Minister made a statement.

The Minister and the witness answered questions.

It was agreed,—That the document entitled—Accidents And Investigations Reported To The Canadian Transport Commission By Railways Under Its Jurisdiction—Submitted by the Honourable Donald Mazankowski, Minister of Transport, be printed as an appendix to this day's Minutes of Proceedings and Evidence (*See Appendix "TC-1"*).

Vote 60a carried.

Vote 90a carried.

Vote 107a carried.

Ordered,—That the Chairman report to the House the Supplementary Estimates (A) under TRANSPORT for the fiscal year ending March 31, 1980.

At 11:05 o'clock a.m. the Committee adjourned to the call of the Chair.

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 1er NOVEMBRE 1979
(3)

[*Traduction*]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 h 40 sous la présidence de M. Forrestall (président).

Membres du Comité présents: MM. Baker (*Gander-Twillingate*), Bockstael, Deniger, Forrestall, Fulton, Harquail, Jelinek, Lapointe, Lumley, McDermid, Nylander, Reid (*St. Catharines*), Richardson (*Humboldt-Lake Centre*), Skelly, Towers, Turner, Whittaker.

Autres députés présents: MM. Graham, McLean et Roy (*Laval*).

Comparaît: L'honorable Donald Mazankowski, ministre des Transports.

Témoin: Du ministère des Transports: M. R. Y. J. Giroux, administrateur, Administration canadienne des transports de surface.

Le Comité reprend l'étude de son ordre de renvoi du lundi 15 octobre 1979 portant sur le Budget supplémentaire (A) pour l'année financière se terminant le 31 mars 1980. (*Voir procès-verbal du jeudi 25 octobre 1979, Fascicule nº 1*).

Du consentement unanime, le Comité reprend l'étude des crédits 60a, 90a et 107a sous la rubrique TRANSPORTS.

Le ministre fait une déclaration.

Le ministre et le témoin répondent aux questions.

Il est convenu, —Que le document intitulé—Accidents et enquêtes rapportés à la Commission canadienne des transports par les chemins de fer relevant de sa juridiction—soumis par l'honorable Donald Mazankowski, ministre des Transports, soit joint aux procès-verbal et témoignages de ce jour (*voir Appendice «TC-1»*).

Le crédit 60a est adopté.

Le crédit 90a est adopté.

Le crédit 107a est adopté.

Il est ordonné,—Que le président fasse rapport à la Chambre du Budget supplémentaire (A) sous la rubrique TRANSPORTS pour l'année financière se terminant le 31 mars 1980.

A 11 h 05, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(*Recorded by Electronic Apparatus*)

Thursday, November 1, 1979

• 0942

[*Texte*]

The Chairman: Order. I wonder, Mr. Mazankowski, if we could have the senior people at the table.

Good morning, gentlemen. We were, as you will recall, interrupted at our initial meeting. The purpose today is to resume consideration of our Order of Reference relating to the Supplementary Estimates (A) For The Fiscal Year Ending March 31, 1980.

At our last meeting I had called Votes 60a, 90a and 107a under Transport.

TRANSPORT

A—Department—Air Transportation Program

Budgetary

Vote 60a—Air Transportation—The grants listed in the Estimates—$1

A—Department—Surface Transportation Program

Budgetary

Vote 90a—Surface Transportation—The grant listed—$1

Vote 107a—Surface Transportation—Payments to VIA Rail Canada Inc—$67,100,000

The Chairman: If it is the wish of the Committee, we shall resume consideration of all these votes together at this meeting. If there is no objection to that, then, Mr. Mazankowski, might I again welcome you, apologize for the disruption of last week and, perhaps, ask that you introduce the officials you have with you this morning.

Hon. Donald Mazankowski (Minister of Transport): Thank you very much, Mr. Chairman, and members of the Committee. I, too, welcome this opportunity to come before you in consideration of Votes 60a, 90a and 107a.

With me today are officials from Transport Canada: the Deputy Minister, who was just recently appointed, Arthur Kroeger; seated next to Mr. Kroeger is Mr. W. M. McLeish, Administrator, Canadian Air Administration; Mr. Bob Giroux, Administrator, Canadian Surface Transportation Administration; Mr. Gordon Sinclair, Administrator, Canadian Marine Administration; and seated in the background,—nonetheless a very important background, I must say—is the Assistant Deputy Minister Coordination, Mr. J. L. Charron and the Assistant Deputy Minister—Finance, Mr. MacGougan.

• 0945

The Chairman: Thank you, Mr. Minister. I might, on your behalf, gentlemen, add my welcome to the new Deputy Minister and assure him of our support and best wishes in the task that he has undertaken. Mr. Minister, do you wish to make

TÉMOIGNAGES

(*Enregistrement électronique*)

Le jeudi 1er novembre 1979

[*Traduction*]

Le président: A l'ordre. Monsieur Mazankowski, vous pourriez peut-être faire approcher vos hauts fonctionnaires.

Bonjour, messieurs. Vous vous rappellerez sans doute que nous avons été interrompus lors de notre première réunion. Aujourd'hui, nous devons reprendre l'étude de notre ordre de renvoi, portant sur le budget supplémentaire (A) pour l'année financière se terminant le 31 mars 1980.

Lors de notre dernière réunion, nous avions abordé les crédits 60a, 90a, et 107a, sous la rubrique Transports.

TRANSPORTS

A—Ministère—Programme des transports aériens

Budgétaire

Crédit 60a—Transports aériens—Subventions inscrites au Budget—$1

A—Ministère—Programme des transports de surface

Budgétaire

Crédit 90a—Transports de surface—Subvention inscrite au Budget—$1

Crédit 197a—Transports de surface—paiements à la VIA Rail Canada Inc.—$67,100,000

Le président: Si le Comité le désire, nous reprendrons l'étude de tous ces crédits ensemble au cours de la présente réunion. Si personne ne s'y oppose, alors, M. Mazankowski, j'aimerais vous souhaiter la bienvenue à nouveau, m'excuser pour le dérangement de la semaine dernière et peut-être vous inviter à présenter les hauts fonctionnaires qui vous accompagnent ce matin.

L'honorable Donald Mazankowski (ministre des Transports): Merci beaucoup, monsieur le président, membres du Comité. Moi aussi je suis très heureux de comparaître devant vous pour l'étude des crédits 60a, 90a, et 107a.

J'ai aujourd'hui à mes côtés des hauts fonctionnaires de Transports Canada: le sous-ministre, dont la nomination est récente, M. Arthur Kroeger; près de lui, se trouve M. W. M. McLeish, administrateur, Administration canadienne du transport aérien; également, M. Bob Giroux, administrateur, Administration canadienne du transport de surface; aussi, M. Gordon Sinclair, administrateur, Administration canadienne du transport maritime; assis à l'arrière—un arrière est quand même très important—M. J. L. Charron, sous-ministre adjoint, Coordination, ainsi que M. MacGougan, sous-ministre adjoint, Finances.

Le président: Merci, monsieur le ministre. En votre nom, messieurs, je souhaite la bienvenue au nouveau sous-ministre et lui souhaite bonne chance dans la tâche qu'il a entreprise. Monsieur le ministre, voulez-vous faire une autre déclaration?

[*Text*]

any further opening statement? You had started the other day and, if you care to, go ahead.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, with your permission and the permission of the members of the Committee, just to conclude some of the remarks that I started the other day when we were interrupted by the bell, I note with interest in your report of the subcommittee the intention of this Committee to pursue the possibility of establishing the Railway Committee Room as the official and continuing meeting place of this Committee. Because of the significance of the Railway Committee Room and the significance of transportation in this particular Committee, I must say that I welcome that initiative. I, too, have had similar thoughts and as a result had initiated some original exploration of this fact with the President of the Privy Council and the Speaker of the House. So I must tell you that any initiatives that this Committee takes in that regard will certainly meet with my blessing and, as a matter of fact, I will do whatever I can to encourage and facilitate that that becomes a reality.

In addition to that, I just simply want to say how impressed I am with the turnout and the calibre of the membership of this Committee.

Some hon. Members: Hear, hear!

Mr. Mazankowski: I look forward to meeting with you frequently, and I want to assure you that as Minister of Transport I want to use the Transport Committee as a sounding board, as a committee that will give me advice and guidance and assistance in the pursuit of addressing many of the problems in transportation. As all of you know, I am sure, the problems respecting transportation are indeed important and sometimes difficult but nonetheless very challenging, and I must say that I look forward with a great deal of enthusiasm to working together with you.

The Chairman: Thank you, Mr. Minister. Just in connection with the last part of the Minister's remarks, I might indicate to the Committee that we have now received a communication from the Speaker of the House indicating to me that he has instructed the Sergeant-at-Arms to communicate with us forthwith with respect to the return of this Committee to its original place of honour in the old Railway Committee Room. So we will see what events transpire from here on in. Mr. Minister, again I thank you. If you are ready, Mr. Lumley.

Mr. Lumley: Thank you, Mr. Chairman. First of all, I would like to echo your comments in welcoming the Minister to his first Transport meeting, as a former distinguished member of this Committee. I too look forward to very positive discussions over the next few months and years with the Minister. Also, a welcome to his new Deputy Minister in his new portfolio. I wish him the very best of luck. It looks as though Alberta is taking over, Mr. Chairman, in more areas than just the energy field in this country. But very sincerely, I want to welcome the two of them.

Mr. Chairman, with the Minister's comments and your comments on the Railway Committee Room, and given the promise that it would go back to the Transport Committee, hopefully this augurs well for railway transportation itself in the future.

I would like, because of the supplementary estimates, to restrict my comments this morning to VIA Rail. My first

[*Translation*]

L'autre jour, vous aviez commencé à en faire une, et vous pouvez la poursuivre, si vous le voulez.

M. Mazankowski: Monsieur le président, avec votre permission et celle des membres du Comité, je voudrais conclure certaines des remarques que j'avais commencées à faire l'autre jour lorsque la cloche a sonné. Je notre avec intérêt, dans le rapport du sous-comité, que vous avez l'intention d'étudier la possibilité de faire de la salle des chemins de fer la salle de réunion de ce Comité. Étant donné l'importance de cette salle et l'importance des transports pour votre Comité, je suis très heureux que vous ayez pris cette initiative. J'y avais moi-même pensé et j'avais entrepris des démarches préliminaires auprès du président du Conseil privé et de l'Orateur de la Chambre. Je peux donc vous dire que toutes les initiatives que prendra le Comité à cet égard recevront mon approbation et que je ferai tout ce que je pourrai pour encourager et faciliter vos desseins.

De plus, je veux ajouter que je suis très impressionné par le nombre et le calibre des membres de ce Comité.

Des voix: Bravo!

M. Mazankowski: J'espère vous rencontrer souvent et je veux vous assurer qu'en tant que ministre des Transports, j'ai l'intention d'utiliser le Comité des transports comme comité ressource, pour m'aider et me guider dans la recherche de solutions aux nombreux problèmes que nous posent les transports. Comme vous le savez tous, j'en suis certain, les transports nous posent de sérieux problèmes et nous posent de véritables défis. J'attends avec enthousiasme de pouvoir collaborer avec vous.

Le président: Merci, monsieur le ministre. Au regard des dernières remarques du ministre, je souligne au Comité que nous avons reçu une communication de l'Orateur de la Chambre m'informant qu'il a demandé au sergent d'armes de communiquer avec nous immédiatement afin d'étudier la possibilité que le Comité réintègre sa place d'honneur dans la salle des chemins de fer. Nous attendrons donc voir comment les choses vont tourner. Monsieur le ministre, je vous remercie encore. Si vous êtes prêt, monsieur Lumley.

M. Lumley: Merci, monsieur le président. Tout d'abord, je me joins à vous pour souhaiter la bienvenue au ministre, qui a déjà été un membre distingué de ce Comité. J'espère également avoir des discussions très positives au cours des prochains mois et années avec le ministre. Je souhaite également la bienvenue à son nouveau sous-ministre Je lui souhaite bonne chance. On dirait que l'Alberta n'a pas pris les devants seulement dans le domaine de l'énergie, monsieur le président. Je leur souhaite toutefois la bienvenue très sincèrement à tous deux.

Monsieur le président, compte tenu des commentaires du ministre et de vos commentaires sur la salle des chemins de fer, et de la promesse que le Comité reviendrait dans cette salle, l'avenir semble prometteur pour les transports ferroviaires.

Puisque nous étudions le budget supplémentaire, je limiterai mes commentaires ce matin à VIA Rail. La première question

[*Texte*]

question, through you, Mr. Chairman, to the Minister, is about the report that was made public by Mr. Benjamin this past summer, from your officials. I realize that it is not your personal report, it is a report from your officials with respect to passenger rail and some of the implications in there, and I guess it has alluded to some of the statements you have made in the past, too, with respect to the downgrading of rail passenger transportation in Canada. I wonder, Mr. Mazankowski, if you would like to make a few statements with respect to your thoughts on the future of rail passenger transportation in Canada.

• 0950

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I am not sure what remarks you were alluding to when you suggested that I was on record as suggesting that we downgrade the prominence of rail passenger service in this country. I am sure that was an inaccurate reflection of the statement that I made or I was misquoted, albeit once in a while I tend to be somewhat inarticulate. But nevertheless I want to tell you that the rail passenger services are, as far as our Department is concerned, of very high priority.

I think the estimates will clearly reveal that in terms of operations. Our budget for this year will be in the order of $277 million in the form of subsidy in payments to augment the rail passenger service in this country.

We have before us an estimate of $67 million for capital expenditures. That is a total sum of money of well over $300 million—over $350 million. In a situation where resources are tight, we naturally have to ensure that we get the best value for the buck in all transportation areas. We are stressing the importance of developing a transportation system that is safe, efficient and effective and maximizing the utilization of existing plant, equipment and facilities.

I think the concern we have as a government and as a department is manifest in the action that we took recently with respect to the alteration of the northern Ontario rail passenger service wherein under the terms of the final plan the service between Capreol and Winnipeg would have been on a three-time weekly basis. We recognize the fact that there have not been public hearings throughout the course of the consideration of the final plan. We recognize that the local service that was provided was inadequate, and we recognize that the needs of the people were not being satisfactorily fulfilled. So it was in that spirit of attempting to maintain some semblance of good service, while going through a public hearing process and while asking VIA Rail to develop a rail passenger service that would indeed meet the regional and local needs, that we took that action.

So, Mr. Chairman, while there may have been some study documents floating around, I can assure you that I have not read the document, have not seen it. It is interesting to note that Frank Roberts, who was asked to comment on that particular document, knew nothing about it. So it might have been a document that was floating around before my time or was a document that was being worked on, but certainly nothing that could be attached to me or this government.

[*Traduction*]

que je poserai au ministre concerne le rapport rendu public par M. Benjamin l'été dernier, rapport rédigé par vos fonctionnaires. Je sais que ce n'est pas votre rapport à vous, c'est un rapport rédigé par vos fonctionnaires sur le service voyageurs des chemins de fer, et je pense qu'il contient certaines déclarations que vous avez faites par le passé au sujet de la dégradation des transports ferroviaires au Canada. Monsieur Mazankowski, peut-être voudriez-vous nous faire part de vos réflexions sur l'avenir des trains de voyageurs au Canada.

M. Mazankowski: Monsieur le président, j'ai, selon vous, proposé publiquement que l'on réduise l'importance des trains de voyageurs au Canada. J'ignore à quelle déclaration vous faites allusion, car cela ne reflète pas du tout ce que j'ai dit sur la question, même si je n'articule pas toujours bien mes mots. Les services de trains de voyageurs, au contraire, arrivent en tête sur la liste des priorités de mon ministère.

Vous vous en rendrez d'ailleurs compte en étudiant le budget de cette année. La somme de 277 millions de dollars a été affectée à titre de subvention pour l'amélioration des services de trains de voyageurs au Canada.

Nous avons à étudier un budget supplémentaire de 67 millions de dollars pour fins de dépenses en capital. Le montant total du budget dépasse 300, et même 350 millions de dollars. Nous sommes dans une situation d'austérité et nous devons nous assurer que tous nos crédits sont dépensés à bon escient. Il est donc nécessaire de mettre en place un système de transport à la fois sûr, efficace et économique, tout en utilisant au maximum le matériel existant.

Pour marquer l'intérêt qu'il porte à la question, le ministère a récemment décidé de modifier un projet final relatif au service de trains de voyageurs dans le Nord de l'Ontario, projet qui prévoyait trois liaisons hebdomadaires entre Capreol et Winnipeg. Il est vrai que des audiences publiques n'ont pas été tenues au cours de l'étude de la phase finale du projet. Il est vrai que les services locaux n'étaient pas satisfaisants et il est également vrai que les besoins des résidents n'étaient pas satisfaits. Afin de maintenir un service d'une certaine qualité, nous avons donc décidé de prendre ces mesures en attendant de connaître les résultats des audiences publiques et en attendant que VIA Rail puisse mettre en place un service de trains de voyageurs répondant aux besoins locaux et régionaux.

Monsieur le président, certains documents ont peut-être circulé, mais je vous assure que je ne les ai pas lus. Il est étonnant que M. Frank Roberts, qui a été interrogé au sujet de ces documents, n'en savait rien non plus. Ce document a peut-être été distribué avant ma nomination, mais nous n'avons rien à y voir.

[*Text*]

Mr. Lumley: Mr. Chairman, when that report was made by Mr. Benjamin he said the date was July 30. He did not say what year, so I take you at your word that it is not July 30, 1979, and the document does not exist. There were some implications of that document which obviously were very disconcerting, and maybe you could clarify your position with respect to passenger rates being adopted by Transport Canada rather than going to the CTC as has been done over the past years.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, in connection with that, I think there has been a long-standing philosophy that all modes of transportation should be treated equally in this country. I think we should start with that basic premise and I do not think you would disagree. I think it is perhaps in that connection that that statement may be applied. I want to assure you that the whole question of rail passenger service, VIA Rail, whether we should proceed with a VIA Rail act, is certainly something that is under consideration at all times.

As you know, Mr. Lumley, the establishment of VIA Rail was done merely by the stroke of a pen through a $1 item in the supplementary estimates. I think that was wrong. I think we should have had a bill, and I think we should have had an opportunity to debate the pros and cons of VIA Rail. I think we should have had an opportunity to get some public input as to what the future of rail passenger service is in this country. It would be in that connection that we would be considering a VIA Rail act. It is something that we are looking at. I am not sure when we can bring forth a new bill, if we will, in this Parliament. If we can establish a framework wherein we can proceed with this kind of legislation, I would certainly welcome it.

• 0955

I think there is a lot to be gained in this country by seeking out the needs of the people and the various organizations. Transport 2000, for example, has some very interesting approaches to rail passenger service. I think they would have dearly loved to come before the standing committee on transport to talk about the future rail passenger service, to talk about how a VIA Rail Canada bill could be framed. I would certainly look forward to that opportunity.

Mr. Lumley: Mr. Chairman, I would like to ask the Minister in that context, whether he has had an opportunity to consider the recommendation I made to him that the whole intercity passenger study be referred to this standing Committee so that we can have the kind of public input that the Minister alluded to a minute ago.

Mr. Mazankowski: What study are you referring to, Mr. Lumley?

Mr. Lumley: The whole study of intercity passenger transportation.

Mr. Mazankowski: Are you talking about the Samson Report?

Mr. Lumley: Well, the Samson Report is just one of many reports. You have a report on STOL; you have other reports, I am sure, that I am not even aware of. The whole subject of

[*Translation*]

M. Lumley: Monsieur le président, M. Benjamin a parlé d'un document daté du 30 juillet, mais il n'a pas dit de quelle année. J'en conclus qu'il ne s'agit donc pas du 30 juillet 1979 et que ce document n'existe pas. Ce document contenait des insinuations assez déconcertantes et vous pourriez peut-être nous indiquer ce que vous pensez des tarifs voyageurs approuvés par Transports Canada, ce qui nous éviterait d'avoir, comme par le passé, à nous adresser à la CCT.

M. Mazankowski: Monsieur le président, il existe, je crois, un principe assez ancien qui voudrait que tous les moyens de transport soient situés sur un pied d'égalité. Je crois que nous devons partir de cette hypothèse et j'espère que vous en conviendrez. C'est peut-être dans ce contexte que l'on peut interpréter cette déclaration. Les services de trains de voyageurs, ainsi que la question de savoir si nous devrions promulguer une loi sur VIA Rail, sont des priorités constantes de notre ministère.

Vous n'ignorez pas, monsieur Lumley, que c'est par le biais d'un crédit de $1 dans le budget supplémentaire que VIA Rail a été constitué. Je crois que c'est une erreur. Nous aurions dû nous appuyer sur un projet de loi. Nous aurions dû avoir la possibilité de discuter des avantages et des inconvénients de VIA Rail. Nous aurions dû inviter le public à se prononcer sur l'avenir des services de trains de voyageurs au Canada. C'est dans ce contexte que nous envisagerions une loi sur VIA Rail. Nous y pensons. J'ignore toutefois quand nous pourrons présenter un nouveau projet de loi, en supposant que nous le ferons, au cours de la présente session. Je serais certainement heureux que nous établissions le cadre d'une telle législation.

Il serait très avantageux de déterminer les besoins des gens et des différents organismes. Par exemple, Transports 2000 adopte une démarche très intéressante à l'égard du service voyageurs ferroviaire. Cette organisation aurait certainement bien aimé comparaître devant le Comité permanent des transports pour discuter de l'avenir du service voyageurs, de la nature du projet de loi sur VIA Rail Canada. J'aimerais certainement avoir l'occasion de leur en parler.

M. Lumley: Monsieur le président, à cet égard, le ministre a-t-il eu l'occasion d'étudier la recommandation que je lui ai faite pour que toute l'étude sur le service voyageurs interurbain soit renvoyée au Comité permanent, afin que le public puisse participer, comme le ministre l'a mentionné plus tôt.

M. Mazankowski: De quelle étude parlez-vous, monsieur Lumley?

M. Lumley: L'étude sur le transport interurbain des voyageurs.

M. Mazankowski: S'agit-il du Rapport Samson?

M. Lumley: Ce n'est qu'un rapport parmi bien d'autres. Il y a aussi un rapport sur l'ADAC, et d'autres rapports que je ne connais même pas, j'en suis sûr. Ne serait-ce pas une bonne

[*Texte*]

intercity passenger transportation—would it not be a good idea, Mr. Minister, to have that referred to this Committee so that we can have public input right across the country?

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I would have no objection to that but, of course, to a large degree that will be a matter for the Committee to decide. I think, Mr. Lumley, that as we proceed . . . We have the Supplementary Estimates; we have the Main Estimates; we have some particular problems—not problems; issues, I guess, is a better word—in the City of Toronto, in the City of Montreal; we have some transportation problems that are unique to Atlantic Canada. I think we have the potential of considering a new national transportation act. I would certainly welcome that kink of input.

It is a matter, really, of whether the Committee wants to confine itself simply to intercity rail passenger service or whether it wants to take a broader approach, or whether it may want to zero in on certain specifics. I am certainly amenable to sitting down with the Committee, through my Parliamentary Secretary, Mr. Jelinek, to work out a program of that nature.

One of the thrusts of our new government is to consult with the users, the industry, to get a better feel for what people expect in a national transportation system and what they are prepared to support.

Mr. Lumley: Mr. Chairman, in keeping with what the Minister said, I want to assure him—and I think he has seen it already in the evidence of the past six months—that we want to be a very constructive opposition. I mean that recommendation in a very positive context in trying to get the input to fulfil the goals the Minister has set out for his department.

I thought the discouraging aspect of the SOMPS report was the fact that almost lip service was paid to the future of rail transportation, a postponement of any decision, and there was very little input. Although it was started as a multimodal study, very quickly, obviously by the report, they zeroed in on the Toronto international airport; very little discussion on STOL; very little discussion on rail, the electrification of rail, et cetera; I do not think any report on bus. It would seem to me that the energy crisis alone dictates that these subjects must be explored before any major decisions are made.

I am wondering, Mr. chairman, if the Minister would like to comment on it. I know it is not his study; it was started before his term, but, in making it public, it is his report and he could have added to it. I just wonder if, perhaps, he would like to comment now?

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, Mr. Lumley, I think that is a valid observation. I think, when you are looking at a multimodal passenger study, certainly all modes should be treated equally. In the greater Toronto area, for example, and the region which this particular report covers, it seems to me that the only way we can analyse the requirements of a transportation system is in a global context, and I think perhaps an opportunity was missed in that connection.

[*Traduction*]

idée de renvoyer toute cette question au Comité, afin que tous les citoyens puissent participer?

M. Mazankowski: Monsieur le président, je n'y verrais aucun inconvénient, mais cette décision incombe au Comité. Au fur et à mesure que nous avancerons . . . Nous avons les prévisions supplémentaires; nous avons le Budget principal des dépenses; nous avons des problèmes, ou plutôt des questions particulières à Toronto, et à Montréal; nous avons des problèmes de transports particuliers aux Maritimes. Je crois qu'il est possible d'envisager une nouvelle loi nationale sur les transports. Je serais certainement favorable à ce genre de participation.

Il s'agit de savoir en fait si le Comité veut s'en tenir au service voyageurs interurbain ou s'il veut aborder un sujet beaucoup plus vaste. Je suis certainement disposé à discuter avec le Comité, par l'entremise de mon secrétaire parlementaire, M. Jelinek, pour établir un programme de ce genre.

Notre nouveau gouvernement a l'intention de consulter les usagers, l'industrie, pour mieux comprendre comment la population conçoit un réseau de transport national et ce qu'elle est disposée à payer.

M. Lumley: Monsieur le président, dans le même ordre d'idées, je tiens à lui assurer—et je crois qu'il s'en est déjà rendu compte au cours des six derniers mois—que nous voulons être une opposition très constructive. Je présente cette recommandation dans un esprit très positif, afin d'obtenir le genre de participation qui permettra au ministre d'atteindre les objectifs qu'il a fixés pour son ministère.

J'ai été plutôt déçu par le rapport SOMPS, car on s'est contenté d'y faire des vœux pieux à l'égard de l'avenir du transport ferroviaire, on a remis toute décision à plus tard et peu de gens y ont participé. Au départ, il devait s'agir d'une étude de plusieurs moyens de transport, mais très rapidement, tous les efforts ont été concentrés sur l'aéroport international de Toronto. On a peu abordé la question de l'ADAC, des chemins de fer, de l'électrification des chemins de fer, etc. On n'a rien dit non plus au sujet des autobus. La situation quant à l'énergie exige que nous étudions tous ces sujets avant de prendre des décisions importantes.

Le ministre aimerait-il faire des commentaires là-dessus? Je sais que cette étude a été amorcée avant qu'il ne devienne ministre, mais c'est lui le responsable de la publication du rapport et il aurait pu y ajouter quelque chose. Voudrait-il faire des observations maintenant?

M. Mazankowski: Il est vrai qu'une telle étude aurait dû englober de façon égale tous les moyens de transport. Pour la région de Toronto métropolitain, par exemple, il me semble qu'on ne peut analyser les besoins d'un réseau de transport que globalement, et qu'on a peut-être raté une occasion à cet égard.

[*Text*]

• (1000)

The somps Report could very well serve as a basis to promote dialogue in the whole area and perhaps this Committee might want to consider that in that connection.

Just as an afterthought, Mr. Chairman, and having regard to the fact that Mr. Lumley is indeed very concerned about the upgrading of rail passenger service in this country, I should indicate to him that since May 22, there has been an announcement by VIA Rail that the trains that operate between Montreal and Toronto are now stopping at Cornwall. That, I suppose, is proof positive of the fact that Mr. Lumley, in his constructive way, finds that these things pay off.

Mr. Lumley: Thank you, Mr. Minister. A long five-year battle to restore what was already there; and obviously we are very appreciative in our area.

Mr. Minister, one final quetion with respect to VIA Rail before I pass on to my colleagues. It has been reported that on the transcontinental train, that the sleeper car operation will have to change cars in Winnipeg, which, obviously could be a real inconvenience. I wondered if you have had discussions with Mr. Roberts with respect to that.

Mr. Mazankowski: Not specifically, Mr. Lumley—I have not had discussions with Mr. Roberts about that. I have had a lot of discussions with him in the recent past about a number of other things.

I am sure that we will find that there will be some bugs in the implementation of the new final plan. I think what we will have to do is give it an opportunity to work and see what adjustments may be required. But I certainly will take that matter up with Mr. Roberts and look into it. In the spirit of cooperation and the very constructive spirit which has been demonstrated by Mr. Lumley, we will certainly ensure that that matter is looked into.

Mr. Lumley: There is, Mr. Minister, another matter which perhaps you could discuss with Mr. Roberts. I understand that he was not even consulted with respect of the somps Report, which I think is something that certainly needs to be addressed by your officials.

Mr. Mazankowski: That is my understanding. However, I have only read about that and heard about it in the press. He has not indicated that to me directly because I have not asked him the question. If that is so, then of course, once again, as you point out, the somps Report may not necessarily be complete in dealing with the total global issue.

Here again, it may very well be an opportunity for this Committee, if we decide that the matter should be referred to this Committee, to have Mr. Roberts come before it and talk about the role which VIA Rail or any other intercity rail passenger service could provide in terms of the global transportation scene in southern Ontario.

Mr. Lumley: Mr. Minister, I wonder if you could advise me: does the Department or VIA have any studies with respect to electrification of railroads, particularly in the Quebec City-Windsor corridor?

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, could I ask Mr. Giroux to answer that question, please.

[*Translation*]

Le rapport SOMPS pourrait très bien servir de base pour stimuler le dialogue sur toute cette question, et le Comité pourrait peut-être étudier cet aspect.

Pendant que j'y pense, monsieur le président, étant donné tout le souci que se donne M. Lumley pour pouvoir promouvoir l'amélioration du service voyageurs ferroviaire dans ce pays, je lui rapellerai qu'un communiqué de VIA Rail a annoncé, le 22 mai, que les trains voyageant entre Montréal et Toronto s'arrêtent maintenant à Cornwall. C'est une preuve éclatante du fait que M. Lumley a trouvé à son avantage de faire des critiques constructives.

M. Lumley: Merci, monsieur le ministre. Il a fallu une longue bataille de cinq ans pour restaurer un service qui avait déjà existé; évidemment, nous en sommes très reconnaissants.

Monsieur le ministre, j'ai une dernière question à poser concernant VIA Rail, avant de laisser la parole à mes collègues. On a annoncé que les wagons-lits du train transcontinental devront être changés à Winnipeg; bien sûr, cela incommoderait beaucoup les voyageurs. Avez-vous eu des discussions avec M. Roberts à cet égard?

M. Mazankowski: Non, monsieur Lumley, je n'en ai pas discuté avec M. Roberts. Bien sûr, j'ai eu beaucoup de discussions avec lui dernièrement sur d'autres sujets.

Je suis certain qu'il y aura certains inconvénients dans l'application du nouveau plan final. Il faudra donc attendre la mise en œuvre de ce plan avant de voir quels ajustements seront nécessaires. Et je vais certainement en parler avec M. Roberts. Étant donné l'excellente coopération et les critiques constructives de M. Lumley, nous allons certainement étudier cette question.

M. Lumley: Monsieur le ministre, il y a aussi une autre question que vous pourriez peut-êtrer discuter avec M. Roberts. Il semblerait qu'il n'a même pas été consulté au sujet du rapport SOMPS; c'est une lacune qui devrait certainement être étudiée par vos fonctionnaires.

M. Mazankowski: C'est aussi ce que j'ai appris. Toutefois, je n'en ai eu connaissance que par la presse. Il ne m'en a pas parlé lui-même, mais par contre, je ne l'ai pas interrogé à cet égard. Si c'est le cas, comme vous nous le faites remarquer, le rapport SOMPS n'a peut-être pas traité complètement toute la question.

Ce pourrait être l'occasion pour notre Comité, si on lui en donne le mandat, de faire venir M. Roberts pour discuter du rôle que VIA Rail, ou tout autre service voyageurs interurbain ferroviaire, pourrait jouer dans le cadre des services de transport du Sud de l'Ontario.

M. Lumley: Monsieur le ministre, pourriez-vous me dire si le ministère, ou VIA Rail, étudie l'électrification des chemins de fer, surtout dans le corridor Québec-Windsor?

M. Mazankowski: Monsieur le président, je demanderais à M. Giroux de répondre à cette question, s'il vous plaît.

[*Texte*]

Mr. R. Y. J. Giroux (Administrator, Canadian Surface Transportation Administration, Transport Canada): Not specifically, Mr. Chairman, with respect to electrification. There are studies with respect to better utilization of the roadways in the corridor associated with the introduction of the LRC trains some of which we should start getting towards the latter part of 1980. The whole question of rail electrification is one that is being addressed on a much more general basis but not specifically in the corridor.

Over the long term, I might add, referring back to some of the comments you made with respect particularly to the Montreal-Toronto route, electrification becomes definitely one thing that has to be looked at in terms of high speed, high capacity trains as an alternative to, for example, air travel, and this is one area that probably will be looked at in the future.

Mr. Lumley: Mr. Chairman, through you to Mr. Giroux again, has your department looked at any studies from an energy-impact standpoint on the future of transportation, since I understand that 50 per cent of fossil fuel in Canada is consumed in the transportation sector? Have there been energy-impact studies?

Mr. Giroux: Yes, Mr. Chairman, there are a number of energy studies. For example, this whole question of electrification: contrary to some beliefs, the initial findings that we are getting in terms of electrification generally is that electrification will not preserve fuel except that it provides a much more viable alternative to fossil fuel. You can provide electric energy from a number of other sources of fuel, which of course makes it attractive. A number of studies are being undertaken in that area through our Department of Transport research and development programs generally, and particularly through a group that we call TDSS, which is really concerned specifically with energy. They are doing work jointly with Energy, Mines and Resources on a number of these matters.

• 1005

The Chairman: Mr. Lumley, your last question, please.

Mr. Lumley: Mr. Chairman, is it possible that members of this Committee can receive copies of any energy impact studies that have been done by the department? In conjunction with that, since this is my last statement, Mr. Chairman, I want to thank the minister for his co-operation and also his officials for the briefings my caucus group had this past summer. It was a very frank and open discussion, which I sincerely appreciate your organizing.

Mr. Mazankowski: Yes, we will certainly have a look at what we have in the form of studies related to your question, Mr. Lumley. I would certainly have no objection to seeing them released. I think a study is really of not much value unless it has wide circulation, to the extent that this is physically possible in terms of resources. Some of these documents may be rather large and we would have to consider that as well in terms of the costs, but as a general principle I would have no objection.

The Chairman: Thank you, Mr. Lumley.

[*Traduction*]

M. R. Y. J. Giroux (administrateur, Administration canadienne du transport de surface, Transports Canada): Monsieur le président, pas particulièrement la question de l'électrification. Certaines études concernant une meilleure utilisation des voies dans le corridor, associée à l'introduction des trains rapides et légers (LRC), seront prêtes vers la fin de 1980. Toute la question de l'électrification des chemins de fer est à l'étude en général, mais pas particulièrement au sujet de ce corridor.

J'ajouterai, suite aux commentaires que vous avez faits au sujet du corridor Montréal-Toronto, notamment, qu'à long terme, l'électrification devra certainement être étudiée à l'égard des trains rapides de grande capacité, comme formule de rechange aux déplacements aériens, par exemple, et il faudra certainement étudier cette question un jour.

M. Lumley: Monsieur le président, monsieur Giroux, votre ministère a-t-il consulté des études concernant les répercussions qu'aura l'énergie sur l'avenir des transports, puisque 50 p. 100 des carburants fossiles du Canada sont consommés dans le secteur des transports? A-t-on fait des études à cet égard?

M. Giroux: Oui, monsieur le président, il y a un certain nombre d'études sur l'énergie. Par exemple, concernant l'électrification, contrairement à certaines croyances, les premiers résultats indiquent que l'électrification ne fera pas économiser de carburant, sauf qu'elle constitue une formule de rechange plus rentable. On peut produire de l'électricité à partir d'un certain nombre d'autres combustibles, ce qui est un avantage. Le service de recherche et de développement du ministère des Tranports a entrepris un certain nombre d'études à ce sujet, en particulier le groupe que nous appelons TDSS, qui s'occupe surtout d'énergie. Le groupe travaille de concert avec l'Énergie, les Mines et les Ressources.

Le président: Monsieur Lumley, une dernière question, je vous prie.

M. Lumley: Monsieur le président, serait-il possible de distribuer aux membres du Comité des exemplaires des études sur l'énergie faites par son ministère? Comme c'est la dernière occasion que j'ai de le faire, monsieur le président, je tiens à remercier le ministre de sa collaboration et ses fonctionnaires des séances d'information qu'ils ont préparées pour mon caucus, l'été dernier. Nous avons eu des discussions franches et ouvertes, et je vous remercie beaucoup de les avoir organisées.

M. Mazankowski: Nous verrons certainement quelles sont les études qui portent sur la question qui vous intéresse, monsieur Lumley. Je n'ai pas d'objection à ce que ces études soient publiées, car, selon moi, une étude prend toute sa valeur lorsqu'elle a une large diffusion, lorsque les moyens le permettent. Certains de ces documents sont assez volumineux et il faut tenir compte du coût de leur distribution, mais, règle générale, je ne m'y oppose pas.

Le président: Merci, monsieur Lumley.

[*Text*]

Mr. Fulton, as is the practice by adoption of this Committee in terms of procedure, you have 15 minutes. May I take the opportunity to welcome you to the Committee on Transport.

Mr. Fulton: Thank you, Mr. Chairman. The first area I would like to address is under Vote 60a, the contribution that was made to air fare subsidies for the Queen Charlotte Islands. For the Committee's information, I will give a brief rundown on how that subsidy came into being and some of the difficulties that I see with it.

Under the Diefenbaker administration, a shipping line known as Northland Navigation Co. Ltd. was subsidized and placed on the West Coast run up to the Queen Charlottes and to a number of small, particularly native communities. Under the previous administration, the subsidy to that transportation system was cut and the Queen Charlotte Islands, as well as a number of other communities, now no longer have any water transportation of any kind. Many residents of the Queen Charlotte Islands, for one reason or another, do not particularly like to travel by third-class commercial aircraft back and forth to Prince Rupert, so they generally, if possible, go down to Sandspit and travel by Pacific Western Airlines back to Vancouver. As most of you will know, our nearest sister community from the Queen Charlotte Islands is Prince Rupert, and the reason the subsidy was originally brought into being was to attempt to abate some of the difficulties that were faced by people from, for example, Sandspit, who had to pay $38 each way to fly 70 miles, essentially all over water.

One of the real difficulties that I have found, and one that I think a lot of people on the Queen Charlottes find, is that because it is a resident-only air fare subsidy, it is a very complex and lengthy procedure to get your five bucks back. You fill out a very lengthy form with a regular business-sized envelope. You mail this off, and I am sure the paperwork involved keeps at least a couple of staff busy all the time in order to dole out a $35,000 subsidy. I think it might be appropriate to look into the possibility of having a vouchering system available for Queen Charlotte Island residents directly at the Sandspit, Masset and Queen Charlotte ramps. As you might appreciate, some of these ramps are nothing but a little piece of tarmac going out into the ocean. In many cases, certainly in Masset and Sandspit, it would be much more appropriate to make the funding either directly available as a rebate on the ticket and have the paperwork done by the airline, with less paperwork for the ministry; or, in fact, have it directly available as a voucher to the residents.

But I would certainly like to stress the importance of this type of subsidy to a lot of residents, particularly long-time and fixed-income residents of the Queen Charlottes who do travel back and forth for medical, dental and other reasons to our nearest sister community of Prince Rupert. I am certainly in favour of its remaining.

I would also ask the minister, when and where possible, to keep an eye on the water transportation difficulties of the northwest coast of British Columbia in light of what occurred under the previous administration. We are now, in fact, left with only a barge service which cannot cross the Hecate Strait

[*Translation*]

Monsieur Fulton, selon la pratique adoptée par le Comité, vous disposez de 15 minutes. Je profite de l'occasion pour vous souhaiter la bienvenue au Comité des transports.

M. Fulton: Merci, monsieur le président. Ma première question concerne le crédit 60a, les subventions destinées à couvrir le coût des billets d'avion des résidants des îles de la Reine-Charlotte. Pour la gouverne des membres du Comité, j'expliquerai brièvement comment cette subvention a été créée et les problèmes qu'elle pose, selon moi.

Sous le régime Diefenbaker, on a subventionné un transporteur connu sous le nom de Northland Navigation Co. Ltd., à qui on a accordé le droit de naviguer sur la côte ouest jusqu'aux îles de la Reine-Charlotte et un certain nombre de petites localités, surtout peuplées par des autochtones. Le gouvernement précédent a supprimé cette subvention, de sorte que les îles de la Reine-Charlotte et quelques autres localités n'ont plus aucun service de transport maritime. De nombreux résidants des îles de la Reine-Charlotte ont leurs raisons pour ne pas vouloir voyager par avion commercial, en troisième classe, pour se rendre à Prince Rupert et en revenir, et lorsque c'est possible, ils se rendent jusqu'à Sandspit pour aller à Vancouver, en empruntant les avions de la Pacific Western Airlines. Comme la plupart d'entre vous le savent, la localité la plus proche des îles de la Reine-Charlotte est Prince Rupert, et si on a créé cette subvention, c'est pour indemniser les gens de Sandspit, par exemple, qui devaient payer $38 pour couvrir 70 milles en avion, en survolant principalement l'océan.

L'une des difficultés constatées par beaucoup de résidants des îles de la Reine-Charlotte, c'est que cette subvention n'étant destinée qu'aux résidants, il est très compliqué et très long de se faire rembourser les cinq dollars. Il faut remplir une formule très longue et l'envoyer dans une enveloppe d'affaires. Je suis sûr qu'au moins deux employés sont occupés à plein temps pour administrer une subvention de $35,000. Il faudrait peut-être fournir directement des reçus aux résidants à Sandspit, Masset et aux îles de la Reine-Charlotte. Comme vous le pensez-bien, certaines aires d'embarquement de ces endroits se limitent la plupart du temps à un ponton sur l'océan. Souvent, surtout à Masset et à Sandspit, il serait bien préférable d'offrir directement un rabais sur le billet et de demander à la compagnie aérienne de s'occuper des documents, ce qui allégerait d'autant le fardeau du ministère, ou bien, tout simplement, de donner un reçu aux résidants.

Je tiens cependant à souligner l'importance de cette subvention pour beaucoup de résidants, surtout ceux qui habitent les îles de la Reine-Charlotte depuis longtemps et qui ont des revenus fixes et qui doivent se rendre dans la localité la plus proche, Prince Rupert, pour obtenir des services médicaux, dentaires et autres. Je suis en faveur du maintien de cette subvention.

Je voudrais aussi demander au ministre, lorsqu'il le pourra, de se renseigner sur les difficultés qu'éprouve le service de transport maritime sur la côte nord-ouest de la Colombie-Britannique, par suite des mesures prises par le gouvernement précédent. En fait, il ne nous reste plus maintenant qu'un

[*Texte*]

in heavy weather. The entire subsidy is tied into your ministry, not through these estimates but in relation to the $8-odd million annual subsidy to the Province of British Columbia, which is not, I might point out, being used as your ministry originally intended it to be, I assume, in terms of getting its northwest coast transportation.

• 1010

On another topic, the similar study that was touched on by the previous honourable member is the report Mr. Benjamin dealt with, which indicated some possibility of the termination of the Jasper to Prince Rupert passenger service, one that I frequently travel. If I fly into the riding I get on the passenger service and travel either west or east, and I have found it quite convenient. But in talking to a lot of the fellows that work on the railroad, almost all the small stations have now been closed, the station masters are gone. It is really an inefficient way of getting passengers on and off at small communities like Dorreen and Usk and these other places where there is no longer any staff to deal with them.

There also seems to be a fairly substantial and rapid decline in the quality particularly of the passenger and sleeper vehicles. I have not only found that on the Jasper to Prince Rupert run, but a couple of weeks ago I went from here over the Rigaud in Quebec and went to the station here out in Alta Vista and waited three hours for the transcontinental to come in. It came in, I got on after a fairly extensive wait, only to find that the wheels on the bar car seized; we got half a mile out of town and they had to drag us all back in. We took off again and the tongue fell off one of the sleeper cars and we dragged back in. To go 40 miles, which I am sure I could have hiked during the night, I got there about 3 o'clock in the morning. I think it puts a lot of the railwaymen that work on the railroad in an awkward position to have to work with such antique equipment. Even if it was kept up to date as antiques it would be perhaps slightly more usable than in many cases it is in.

But to put a question to the Minister, I am wondering about the Jasper to Prince Rupert route. I am wondering about the quality of rail equipment and whether or not we are going to see a continued closure of the small stations, particularly in areas such as northwestern British Columbia where it is one of the most frequently used modes of transportation—in some communities it is the only mode of transportation. I am looking for some assurance from the Minister that he will look into a more appropriate and feasible way of delivering the $5 air subsidy to Queen Charlotte Islands residents, in the interests of the Ministry and in the interests of the public.

The Chairman: Mr. Minister.

Mr. Mazankowski: Mr. Fulton, I certainly will take your representations with regard to an improved voucher system seriously. We will look into that to see if we can come up with a better system.

With regard to the water transportation services, I will ask my official, Mr. Bob Giroux, to comment on that a little, in

[*Traduction*]

service de barge, qui ne peut traverser le détroit d'Hécate par gros temps. Toute la subvention nous vient de votre ministère, pas directement, mais par la subvention annuelle d'environ 8 millions de dollars que vous donnez au gouvernement de la Colombie-Britannique. Je dois dire que cette subvention n'est pas dépensée, comme l'entendait votre ministère, pour les transports sur la côte nord-ouest.

A un autre sujet, l'étude semblable abordée par le député qui m'a précédé est en fait le rapport dont a discuté M. Benjamin et d'après lequel il serait possible de mettre fin aux services voyageurs entre Jasper et Prince Rupert. C'est un trajet que je fais souvent. Quand je prends l'avion pour me rendre à ma circonscription, j'emprunte le service voyageurs vers l'Ouest ou vers l'Est, parce que je le trouve fort pratique. En discutant avec de nombreux employés des chemins de fer, je me rends compte que presque toutes les petites gares sont maintenant fermées et que les chefs de gare n'y sont plus. Ce n'est pas une façon très commode de faire monter et descendre les voyageurs dans les petites localités comme Dorreen et Usk et tous les autres endroits où il n'y a plus d'employés pour s'occuper d'eux.

Il semble également y avoir une baisse sensible et rapide de la qualité du service dans les wagons de voyageurs et les wagons-lits. J'ai constaté cela dans le train de Jasper à Prince Rupert, mais aussi il y a quelques semaines, quand j'ai voulu aller d'Ottawa à Rigaud, au Québec; je me suis rendu à la gare d'Alta Vista, où j'ai attendu le transcontinental trois heures. Il est finalement arrivé, je suis monté après une assez longue attente, pour découvrir que les roues de la voiture-bar étaient bloquées. Nous avons fait un demi-mille avant d'être remorqués jusqu'à la gare. Nous sommes repartis à nouveau, puis l'attelage de l'une des voitures-lits est tombé et on nous a à nouveau remorqué. Pour seulement 40 milles de trajet, ce que j'aurais pu marcher en une nuit, je suis arrivé là à trois heures du matin. Bien des cheminots se retouvent dans une drôle de position parce qu'ils sont obligés de travailler avec ces antiquités. Je crois d'ailleurs que si c'étaient des antiquités bien entretenues, elles seraient un peu plus utilisables.

Je me demande donc ce qui va arriver au trajet Jasper-Prince Rupert. Je m'inquiète de la qualité du matériel roulant et je me demande si on va continuer à fermer les petites gares, surtout dans le Nord-Ouest de la Colombie-Britannique, où le train est le mode de transport le plus utilisé; c'est même le seul pour plusieurs localités. J'aimerais que le ministre me promette de chercher une façon plus appropriée et plus pratique de donner aux résidents des îles de la Reine-Charlotte la subvention de $5 pour le transport aérien, ce qui serait le mieux pour le ministère et pour le public.

Le président: Monsieur le ministre.

M. Mazankowski: Monsieur Fulton, je prends note de vos suggestions en vue d'un meilleur système de reçus. Nous allons chercher à améliorer le système, si possible.

Pour ce qui est des services de transport maritime, je vais demander à M. Bob Giroux de vous donner des détails. Je sais

[*Text*]

some detail, perhaps. It is a matter that I know has caused some difficulty, and indeed concern, to the residents of your particular area. There has been an ongoing dialogue between our department and the Government of British Columbia. As you can appreciate, the subsidy is being provided, as you have indicated, by the federal government and it is directed to the B.C. Ferries Corporation. You indicate that the subsidy is not being utilized for which it was intended. I suppose that is a matter of debate and the Government of B.C. would probably argue that point. Nonetheless, I think what you are saying is that the service that you now have is not as good as the service you had before, and I take it that you are saying that you are not getting value for the $8-million subsidy the federal government is providing. Mr. Giroux will probably be able to comment on that in some more detail.

With regard to the quality of passenger and sleeper car vehicles, as we all know, the prominence of rail passenger service in this country has been downgraded. I think there is a conscious effort on the part of this government—there was a conscious effort in the latter days of the previous administration—to attempt to revitalize the rail passenger service in this country. It cannot be turned around overnight. There are commitments for the purchase of new LRC trains. While they may not be running in your particular area, in the context of the Canadian nation there is an over-all commitment to upgrade the facilities and the equipment.

• 1015

So far as the Jasper-Prince Rupert route, naturally I will take your representations into consideration, particularly when you suggest that it is one of the main options of travel in that particular country. This is one of the reasons that I considered the Northern Ontario rail passenger service in such a serious vein, because the alternatives were simply not there. And when you have a situation where the alternative forms of transportation are limited and rail is the major source of passenger service the we certainly have to address that. I think we have an obligation and responsibility, and I will certainly take that into consideration.

Mr. Giroux can comment further on the water transportation subsidy and the way in which it is working. But I would like to respond to a question that was put by Mr. Lumley. My officials have given me an answer to the question that was posed with regard to the changing of coaches in Winnipeg.

Mr. Giroux has advised me that the CTC has ordered VIA to switch cars, including sleepers, so as not to inconvenience passengers at Winnipeg, and also indicates that VIA estimates this will cost $2.3 million more in the Western transcontinental passenger service.

An hon. Member: Hear, hear!

The Chairman: Mr. R.Y.J. Giroux, Administrator, Canadian Surface Transportation Administration. That is to facilitate the people across the street who have to identify and, if I inject myself, many of you will realize it is to facilitate the staff who have to do the translation of our *Minutes*.

[*Translation*]

que cela a causé des problèmes et même des soucis à des résidents de votre région. Nous sommes en rapport constant avec le gouvernement de la Colombie-Britannique. Vous savez que le gouvernement fédéral a versé une subvention à la société des traversiers de la Colombie-Britannique. Vous dites que la subvention n'est pas utilisée aux fins prévues. Il y a probablement là matière à discussion, et je suis certain que le gouvernement de la Colombie-Britannique contesterait votre affirmation. Néanmoins, vous croyez que le service actuel n'est pas aussi bon qu'auparavant et vous n'avez donc pas l'impression de profiter pleinement de la subvention de 8 millions de dollars versée par le gouvernement fédéral. M. Giroux pourra vous donner plus de détails.

Pour ce qui est de la qualité des voitures de voyageurs et des voitures-lits, nous savons que le service voyageurs ferroviaire n'est plus aussi important qu'il a déjà été. Le gouvernement s'efforce vraiment—comme l'a fait dans ses derniers jours le gouvernement précédent—de revitaliser le service voyageurs ferroviaire au pays. On ne peut changer cette situation du jour au lendemain. Il existe des engagements pour l'achat de nouveaux trains LRC. Même si les trains ne circuleront peut-être pas dans votre région, leur achat s'inscrit dans un programme national d'amélioration des installations et des équipements.

Pour ce qui est de la ligne Jasper-Prince Rupert, je prendrai bien sûr vos représentations en considération, surtout si vous me dites que c'est le principal moyen de transport dans cette partie du pays. C'est l'une des raisons pour lesquelles j'ai accordé autant d'importance au service voyageurs ferroviaire dans le Nord de l'Ontario; il n'y avait tout simplement pas d'autre moyen de transport. Lorsque les autres moyens de transport sont limitées et que le chemin de fer est le principal mode de transport des voyageurs, alors, il nous faut certainement nous occuper de la chose. A mon avis, nous avons là une obligation et une responsabilité, et je prendrai certainement cette question en considération.

M. Giroux pourrait vous donner plus de détails sur les subsides au transport maritime et sur la façon dont ils sont administrés. J'aimerais toutefois répondre à une question de M. Lumley. Mes collaborateurs m'ont donné une réponse à la question portant sur le changement de wagons à Winnipeg.

M. Giroux m'a dit qu'à la suite d'un ordre de la CCT, VIA doit changer de wagons, y compris les wagons-lits, afin de ne pas ennuyer les voyageurs qui montent à Winnipeg; on me dit également que, selon VIA, cette mesure ajoutera 2.3 millions de dollars au coût du service voyageurs transcontinental dans l'Ouest.

Une voix: Bravo, bravo!

Le président: R. Y. J. Giroux, administrateur, Administration canadienne des transports de surface. Voilà qui aidera les gens de l'autre côté de la rue à nous identifier, et si j'ajoute à ces précisions, plusieurs d'entre vous savent que c'est pour

[*Texte*]

Mr. Giroux.

Mr. Giroux: To add to what the Minister has said, you are quite right, we have been having a large number of complaints since the agreement was signed with the Government of British Columbia, in which in effect the federal government transferred to the province the operations of the coast ferry services in British Columbia in exchange for an annual grant on a base of $8 million, which is indexed to the cost of living in Vancouver, and which is averaging now at a level of about $9.5 million for 1979-80.

We have made an investigation of the services last year because the agreement does provide a clause that the payment of the grant is contingent on the Province of British Columbia providing adequate ferry services. The investigation by our officials indicated that while not all of the allegations could be substantiated some of the services were not "adequate" as we had foreseen would be under the agreement, and this is a matter that we are presently reviewing right now.

I might also add that we have had overtures on the part of the Province of British Columbia that they would certainly like to rediscuss the agreement with us because they are finding that the provision of the services that the community would want cannot be made under the amounts of funds that are being provided by the federal government.

If I could add, with respect to the equipment, I think your comments are very pertinent. What we have to face is that VIA is operating now with equipment that dates back about 25 years. It is old equipment and in not very good shape. The equipment that was transferred from both CN and CP when VIA undertook the railway passenger program was in fact in worse shape than VIA itself had anticipated, and part of the $67 million that is being provided for in these Supplementary Estimates, some $30 million this year, are going towards refurbishing of old equipment, taking each of those old cars and strengthening them and cleaning up the interiors or adding additions to the interior, making them more adaptable to the present conditions, making sure they do not freeze in the wintertime.

• 1020

Also, at the same time, VIA plans, in addition to that—your comments with respect to the stations are very pertinent—as part of VIA's future capital budget to improve the railway stations themselves, to make them more attractive, more adaptable to railway passengers. Here, again, those railway stations have been let go considerably, because the passenger program was operated at very high deficit by the railway. So a very large amount, in fact, of the existing capital budget of VIA goes towards refurbishing old equipment, as well as having certain amounts going towards the acquisition of new, more modern equipment through the LRC program.

The Chairman: Thank you, Mr. Giroux.

[*Traduction*]

aider le personnel qui doit faire la traduction de nos délibérations.

Monsieur Giroux.

M. Giroux: Comme le disait le ministre, vous avez tout à fait raison; nous avons reçu un grand nombre de plaintes depuis la signature de l'entente avec le gouvernement de la Colombie-Britannique. Aux termes de cette entente, le gouvernement fédéral transférait à la province le fonctionnement du service de traversiers côtiers, en échange d'une subvention annuelle basée sur une somme de 8 millions de dollars; cette subvention est indexée au coût de la vie à Vancouver, et elle se situe en moyenne aux environs de 9.5 millions de dollars pour 1979-1980.

L'an dernier, nous avons fait une enquête sur le service offert, puisque l'entente contient une disposition aux termes de laquelle la subvention n'est versée que si la province de la Colombie-Britannique assure un bon service de traversiers. L'enquête menée par nos agents démontre que, même si toutes les allégations ne peuvent être prouvées, certains des services n'étaient pas aussi satisfaisants que nous l'avions d'abord prévu aux termes de l'entente; cette question est présentement à l'étude.

J'ajouterai que les représentants de la province de la Colombie-Britannique nous ont signifié qu'ils voudraient certainement rediscuter de l'entente, car, à leur avis, il est impossible d'offrir les services demandés par la population, compte tenu des sommes fournies par le gouvernement fédéral.

Pour ce qui est de l'équipement, je crois que vos remarques sont très pertinentes. Il faut tenir compte du fait que VIA fonctionne actuellement avec un équipement vieux d'environ 25 ans. Cet équipement n'est pas en très bon état. En fait, lorsqu'on a confié le service de transport ferroviaire des voyageurs à la société VIA, le matériel transféré par le CN et par le CP se trouvait dans un état plus piteux que VIA ne l'avait d'abord prévu; sur les 67 millions de dollars réservés à l'équipement dans ce budget supplémentaire, quelque 30 millions seront consacrés cette année à la rénovation du vieil équipement. Chacun de ces wagons sera renforcé, nettoyé et rénové à l'intérieur, ce qui les rendra plus adaptables aux conditions actuelles, et les rendra plus chauds en hiver.

Vos observations sur les gares de VIA sont très pertinentes. Une partie du budget d'immobilisations de VIA servira à l'avenir à l'amélioration des gares de chemins de fer, pour les rendre plus attrayantes et mieux adaptées aux besoins des voyageurs. On a laissé ces gares se détériorer parce que les services voyageurs étaient largement déficitaires. Une grande partie du budget d'immobilisations actuel de VIA est donc affectée à la remise en état du vieux matériel et à l'achat d'un nouveau matériel, plus moderne, en vertu du programme LRC.

Le président: Merci, monsieur Giroux.

[*Text*]

I am afraid, Mr. Fulton, that your time is up.

Mr. McDermid, please.

Mr. McDermid: Thank you, Mr. Chairman.

I was pleased to hear my colleague, Mr. Lumley, looking forward to dealing with you, Mr. Mazankowski, for a number of years. That goes against the grain of what his leader said yesterday, but I was pleased to see that he recognizes that you will be in that position for a number of years.

I also would like to thank my colleague for coffee. I think the Committee owes him a vote of thanks.

I, too, would like to discuss VIA Rail on a little broader plane, maybe, a nationwide and also an Ontario plane. As you may or may not be aware, Mr. Chairman, Mr. Mazankowski, this summer I chaired a caucus committee on tourism and we had representation from VIA Rail. One of the concerns was the equipment they had to deal with, 25-year-old equipment.

My concern was one of making effective use of the equipment they have in future equipment. VIA Rail, as I understand it, in the summer just operates at capacity in the high tourism season and, in fact, could use more equipment. But, of course in the winter months they sit on a siding. They Go Transit System, for example, operated by the Government of Ontario, is busy in the winter and slack in the summer. I wonder whether there have been any discussions between either the Ministry or VIA and the Ontario government about a co-operative purchase plan of passenger cars that could be utilized, especially in the high-traffic area between Montreal and Windsor, both in helping out at their peak periods and getting the utilization. I am not sure whether that is possible, but the GO cars they are using today are very comfortable and I think would provide a very good service.

The other thing I would like to ask, and unfortunately no one here is from the marketing end of things at VIA, is, are they aggressively selling package tours overseas, through package dealers overseas, to see Canada by rail? Anybody who has taken a trip across Canada I am sure will back me up when I say that it is probably one of the most pleasant trips scenic-wise—I will not say equipment-wise, but scenic-wise—you will find anywhere in the world.

Mr. Mazankowski: To respond to your question, Mr. McDermid, I think you are aware, as I mentioned earlier, that the government does have on order some 10 new LRC trains, which were to have been available by the middle of 1980 but, due to strikes and delays and other difficulties, I understand that there will be probably a minimum of a 12-month delay, to say the least. So there is a commitment towards re-equipment.

In so far as the utilization of that equipment and in so far as discussions between our department and the Ontario government are concerned, I am not sure whether there have been such discussions. Perhaps Mr. Giroux can comment on that more fully.

[*Translation*]

Monsieur Fulton, je crains que votre temps ne soit écoulé.

Monsieur McDermid, je vous prie.

M. McDermid: Merci, monsieur le président.

Je suis heureux d'entendre mon collègue, M. Lumley, se féliciter que vous soyez le ministre, monsieur Mazankowski, pour quelques années. Il contredit ainsi les propos formulés hier par son chef, mais je suis heureux de voir qu'il reconnaît que vous serez ministre pour quelques années.

Je remercie également mon collègue pour le café. Je crois que le Comité lui doit un vote de remerciement.

Je voudrais aussi parler du fonctionnement de VIA Rail dans tout le pays et en Ontario. Comme vous le savez peut-être, monsieur le président et monsieur Mazankowski, j'ai présidé cet été un comité du caucus qui étudiait le tourisme et nous avons reçu des représentants de VIA Rail qui nous ont dit que l'un des problèmes auxquels ils devaient faire face, c'était de devoir utiliser du matériel vieux de 25 ans.

Je me suis inquiété de savoir s'ils pouvaient utiliser efficacement ce matériel. Il semble que VIA Rail, pendant l'été, ne fonctionne à plein que pendant la saison touristique et aurait besoin de matériel supplémentaire. Mais bien entendu, pendant l'hiver, ce matériel est rangé sur la voie de service. Le Go Transit System administré par le gouvernement de l'Ontario, par contre, fonctionne à plein pendant l'hiver et au ralenti pendant l'été. Je me demande s'il y a eu des entretiens entre le ministre, ou VIA, et le gouvernement de l'Ontario au sujet d'un plan d'achat en commun de wagons de voyageurs qui pourraient être utilisés surtout dans le couloir Montréal-Windsor, où le nombre de voyageurs est plus élevé, pour faire face aux périodes de pointe et pour faire le meilleur usage possible du matériel. J'ignore si cela est possible, mais les wagons Go sont très confortables et pourraient fournir un excellent service.

Il est regretable qu'aucun des témoins ne s'occupe de la commercialisation à VIA, car je voudrais savoir si on fait des efforts réels pour vendre des voyages organisés par l'intermédiaire des agents à l'étranger, pour visiter le Canada par train. Quiconque a fait ce voyage au Canada dira avec moi que c'est sans doute l'un des voyages les plus pittoresques—je ne dirais pas les plus confortables—mais les plus pittoresques au monde.

M. Mazankowski: Pour répondre à votre question, monsieur McDermid, vous savez sans doute que le gouvernement a déjà commandé 10 nouveaux trains LRC qui devaient être livrés au milieu des années 80, mais qui le seront sans doute avec un retard d'au moins un an, à cause de grèves et d'autres difficultés. Nous sommes donc déterminés à renouveler le matériel.

En ce qui concerne l'utilisation de ce matériel et les entretiens entre notre ministère et le gouvernement de l'Ontario, je ne peux vous dire si de tels entretiens ont eu lieu. Peut-être que M. Giroux pourra vous en parler.

[*Texte*]

• 1025

With respect to aggressive marketing and merchandising, I think all members in this Committee will recognize that if anyone can make the rail-passenger service in this country work it will be Mr. Roberts. I think the enthusiasm and the effervescence with which he addresses the challenges of rail-passenger service in this country are clearly evident in the way he functions. I think we are fortunate to have attracted a man that is as capable and as talented as Mr. Roberts. I know that he has been before this Committee on other occasions and I think he has impressed us all.

I think his big concern, as you have indicated, is that I do not think he wants to raise expectations unduly because of his limitations in equipment and the difficulties he has in fulfilling any expectations which may be higher than he can deliver. But to the extent that is practicable, the merchandising and the selling of rail-passenger service I think is being done in a very aggressive manner. I am sure it could be bettered if our equipment were better, and in that connection I think the two have to be synchronised rather closely.

We clearly recognize the tourist potential and the potential for rail-passenger service from that point of view, not only in attracting people from other countries but, indeed, the domestic tourist. We are working together with the respective ministers of tourism in each of the provinces to try to establish a transportation plan program which will facilitate the development of tourism in this country and to encourage tourism from abroad, which is something that we, as a nation, have to address because it does represent one of our major deficits in our over-all trade picture.

Mr. Giroux, would you please comment on the question of whether there has been any consultation with the provinces respecting utilization.

The Chairman: Mr. Giroux, just before you start, I would remind hon. members that we must be out of here at 11 p.m., and I would ask that comments and questions be kept as brief as possible.

Mr. Giroux.

Mr. Giroux: I am not aware, Mr. Chairman, of any discussions with the Province of Ontario or with TATOA, the organization which is responsible for transit.

I would just like to add that with respect to the transcontinental service, the equipment problem is not only related to the availability of coaches, but if you add more coaches you need more sleeper cars and you need more baggage cars and you need more dining cars, therefore, it is a total train-equipment problem.

On the second point, VIA is pretty aggressive in marketing. It does not have any problems filling the transcontinental during the summer. In fact, it is fully booked. It does have an office in London, I understand. I do not know whether they have one in Paris. Of this I am not sure. But I am sure it has one in London which tends to try to attract tourism from that end.

As the Minister said, they are aggressive in marketing. The big problem that VIA now has is that they are worried about

[*Traduction*]

Tous les membres de ce Comité reconnaîtront que, dans la commercialisation et la vente, si quelqu'un peut rentabiliser le service voyageurs ferroviaire dans ce pays, c'est bien M. Roberts. Sa façon d'agir manifeste l'enthousiasme et l'élan qu'il apporte au défi que pose le service voyageur ferroviaire du pays. Nous sommes très chanceux d'avoir trouvé un homme aussi capable et aussi talentueux que M. Roberts. Je sais qu'il a déjà comparu devant ce Comité, à d'autres occasions, et qu'il nous a tous impressionnés.

Comme vous l'avez indiqué, il s'inquiète de ne pas soulever trop d'espoir, étant donné l'équipement limité à sa disposition, et les difficultés qu'il pourrait avoir à répondre à de telles attentes. Mais en général, je trouve que la commercialisation et la vente du service voyageurs ferroviaire sont très dynamiques. On pourrait encore faire mieux si l'équipement était meilleur, mais il faut synchroniser finalement ces deux aspects.

Le ministère reconnaît le potentiel touristique et les possibilités du service voyageurs ferroviaire à cet égard, non seulement pour attirer les gens d'autres pays, mais aussi le tourisme canadien. Nous collaborons avec les ministres du Tourisme de chaque province pour élaborer un programme de transport qui encouragera le développement du tourisme en provenance du Canada et de l'étranger, ce que nous devons faire sur une base natinale, puisque le tourisme représente un des secteurs déficitaires du commerce en général.

Monsieur Giroux, pouvez-vous nous dire s'il y a eu des consultations avec les provinces sur l'utilisation du service voyageurs?

Le président: Monsieur Giroux, avant que vous ne commenciez, je rappellerai aux députés que nous devons quitter la salle à 11 h., et je les prierais de faire des observations et de poser des questions aussi brèves que possible.

Monsieur Giroux.

M. Giroux: Monsieur le président, nous n'avons pas eu de discussions avec la province de l'Ontario ou la TATOA, l'organisme responsable des transports en commun.

A l'égard du service transcontinental, j'ajouterai que le problème de l'équipement n'est pas dû seulement à la disponibilité des wagons, et que, si l'on veut rajouter des wagons ordinaires, il faut rajouter des wagons-lits, des wagons à bagages, des wagons-restaurants, et qu'il s'agit donc d'un problème global d'équipement.

VIA RAIL est très dynamique dans sa commercialisation. L'été, le transcontinental est toujours plein. Il y a un bureau à Londres, il me semble. Je ne suis pas certain qu'il y en ait un à Paris. Il y a certainement un bureau à Londres, qui attire beaucoup de touristes.

Comme le disait le ministre, ils ont un programme de vente dynamique. Toutefois, VIA RAIL s'inquiète de l'état de son

[*Text*]

the state of their equipment, and, as the Minister has said, that they cannot meet the expectations. So I think they are tempering their goals a little bit because of the problems they have with the existing equipment.

Mr. McDermid: Mr. Chairman, one last question.

The Chairman: This will be your last question.

Mr. McDermid: All right, just one quick comment.

I did not envisage GO transit cars being used on a transcontinental basis. I was thinking of a one-day, three- or four-hour trip, Niagara Falls to Windsor, and so on. Can we just have a breakdown of the $67 million in refurbishing and what the capital expenditures are?

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, perhaps I might ask Mr. Giroux to provide that information.

Mr. Giroux: Mr. Chairman, very quickly, in broad categories, about $10 million is going this year towards the purchase of the LRC train; roughly $9 million improvements to the western transcontinental service and eastern transcontinental service, track adjustments and so forth; about $8 million going to the ReserVIA service which is slated for implementation on April 1, 1980; by roughly $32 million on the refurbishing of the old cars; and the remainder, Mr. Chairman, on a number of small capital improvements to existing equipment; a small amount on stations, improvements to stations, baggage handling and so forth.

• 1030

The Chairman: Thank you.

Mr. McDermid: Is refurbishing of old cars being done in Canada?

Mr. Giroux: Yes, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. McDermid. Mr. Turner.

Mr. Turner: Mr. Minister, congratulations on your appointment. You and I have not been together for a long time because I was in the Chair but I wish you well in your new job.

Mr. Mazankowski: Welcome back, sir.

Mr. Turner: As a minister in the Department considering a public inquiry into rail safety, because of all the freight derailments in the last few months, is it not true that we are lucky we have not had a very serious passenger wreck in this country?

The Chairman: Mr. Minister

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman and Mr. Turner, first of all, thank you for your kind words. For those of you who are newcomers to this Committee, perhaps it might be worthy of note that Mr. Turner has been a very solid member of the Transportation Committee until a few years ago when he had to assume the lofty position of the Chair. He comes with a

[*Translation*]

équipement. Ils craignent de ne pouvoir répondre aux attentes, comme disait le ministre. Donc, ils ont réduit quelque peu leurs objectifs, à cause des problèmes que cause l'équipement actuel.

M. McDermid: Monsieur le président, j'ai une dernière question.

Le président: C'est votre dernière question.

M. McDermid: Très bien, une brève observation.

Je ne crois pas qu'on puisse utiliser les wagons du système interurbain GO pour le service transcontinental. Il était plutôt question d'excursions d'une journée, de voyages de trois ou quatre heures, de Niagara Falls à Windsor, etc. Pourrions-nous avoir une ventilation des 67 millions de dollars, pour déterminer les dépenses en capital, et celles consacrées au renouvellement de l'équipement?

M. Mazankowski: Monsieur le président, je demanderai à M. Giroux de répondre.

M. Giroux: Monsieur le président, brièvement, on dépensera 10 millions de dollars cette année pour acheter un train LRC; 9 millions de dollars seront consacrés à l'amélioration du service transcontinental dans l'Ouest et dans l'Est, à l'ajustement des voies, etc.; 8 millions de dollars seront dépensés pour le service ReserVIA qui sera mis en vigueur le 1er avril 1980; environ 32 millions de dollars seront dépensés pour rénover les vieux wagons; et le reste, monsieur le président, servira à améliorer l'équipement actuel; une faible somme servira à améliorer les gares, les services de bagages, etc.

Le président: Merci.

M. McDermid: La rénovation des vieux wagons se fait-elle au Canada?

M. Giroux: Oui, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur McDermid. Monsieur Turner.

M. Turner: Monsieur le ministre, je vous félicite de votre nomination. Nous n'avons pas travaillé ensemble depuis très longtemps, puisque j'assurais la présidence, mais je vous souhaite beaucoup de succès dans votre nouveau poste.

M. Mazankowski: Heureux de vous revoir, monsieur.

M. Turner: Comme ministre d'un ministère qui lancera sous peu une enquête publique sur la sécurité dans le secteur des chemins de fer, à la suite des déraillements de trains de fret survenus ces derniers mois, pouvez-vous nous dire s'il est vrai que nous avons été chanceux de ne pas avoir un très grave déraillement de train de voyageurs dans notre pays?

Le président: Monsieur le ministre.

M. Mazankowski: Monsieur le président, monsieur Turner, d'abord, je vais vous remercier de vos bons mots. Pour ceux qui sont nouveaux dans ce Comité, il faut noter que M. Turner était un membre assidu du Comité des transports, jusqu'à il y a quelques années, quand il a dû assumer la présidence. Il a beaucoup d'expérience et il s'est toujours distingué dans ce Comité.

[*Texte*]

very, very qualified background and has always added distinction and qualify to this Committee.

He was kind enough to indicate to me in advance that he would be raising some questions related to railway safety. I naturally share the concerns of Mr. Turner in the area of railway safety. Perhaps, Mr. Chairman, to put the whole question into perspective it might be worth while giving the Committee some information as to where we now stand with collisions, derailments and crossing accidents. Although Mr. Turner suggests it is rather serious, any accidents are serious naturally, yet the trend is not as bleak as perhaps some of Mr. Turner's suggestions would indicate. For example, according to the information given to me by the CTC on collisions, in the year 1972 there were 44; in 1973, 56; in 1974, 47; in 1975, 48; in 1976, 32; in 1977, 34; in 1978, 40; in 1979, the ten-month period, there were 36.

It would appear that there is a slight increase in the number of derailments. For example, in 1974 they were as high as 422. For this first ten-month period there have been 295 derailments. In crossing accidents, in 1972 there were 1,175; for this year, for the first ten months, there were 685. In track/motor car accidents, we had reached a high of 76 in 1972; for the first ten-month period of this year we are at 32.

Where there has been an increase is in the area of dangerous commodities incidents and perhaps it is because we have established a better reporting process, but in this particular category we are up to 62 incidents involving dangerous commodities and I think that demonstrates the need for us to work towards the introduction of dangerous goods legislation, which is something that we have placed a very high priority on.

Personnal injuries for this particular year, are 2,880 but in 1976 were at 3,814.

Mr. Chairman, if the Committee would wish, I would certainly make this table available to be appended to the Committee proceedings because I think it does tell a story. And that is in no way, Mr. Turner, to minimise and to pour cold water on your concern about safety but I would certainly be interested in any further comments you have, knowing that you have a keen interest and knowing that, you used to drive trains. I suppose you have not driven one for the last ten years.

• 1035

The Chairman: Gentlemen, is it the wish of the Committee that the table the Minister has been referring to be appended to the *Minutes* of today's meeting?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Thank you, Mr. Minister.

Mr. Turner.

Mr. Turner: Mr. Minister, we all admit much of the equipment is old and poorly maintained. The engineers tell me they were asked to leave Toronto with VIA equipment with brakes rusted out on some of the coaches, flat spots on the wheels beyond the permissible range. Engineers were involved in these instances and can verify the dates, but no one really wants to point a finger at a fellow employee because he is ticked off by

[*Traduction*]

Il m'a prévenu gentiment d'avance qu'il poserait certaines questions sur la sécurité des chemins de fer. Je partage ses inquiétudes. Monsieur le président, il serait peut-être utile, pour remettre toute cette question dans un contexte, de citer quelques données concernant les collisions, les déraillements et les accidents aux passages à niveau. Quoique M. Turner trouve le problème assez grave,—les accidents sont toujours graves, évidemment,—les tendances ne sont pas aussi désespérées que le laissent croire les propos de M. Turner. Par exemple, selon les renseignements que j'ai eus de la CCT, en 1972, il y a eu 44 collisions; en 1973, 56; en 1974, 47; en 1975, 48; en 1976, 32; en 1977, 34; en 1978, 40; en 1979, donc, sur une période de dix mois, il y en a eu 36.

Le nombre de déraillements, toutefois, semble avoir augmenté légèrement. Par exemple, en 1974, il y en a eu 422; pour les dix premiers mois de cette année, il y en a eu 295. Quant aux accidents aux passages à niveau, en 1972, on en comptait 1,175; mais cette année, pour les dix premiers mois, on en a eu 685. Quant aux accidents train/automobile, on accusait un record de 76 en 1972; cette année, pour les dix premiers mois, on en compte 32.

Toutefois, on accuse une augmentation des incidents dans le domaine des produits dangereux, et cela peut être dû à un meilleur système de renseignements, mais on a compté 62 incidents concernant les produits dangereux, ce qui démontre clairement le besoin de passer une loi sur les produits dangereux, question prioritaire pour le gouvernement.

Deux mille huit cent quatre-vingts personnes ont été blessées cette année, mais en 1976, ce chiffre s'élevait à 3,814.

Monsieur le président, si le Comité est d'accord, je déposerai ce tableau pour qu'il soit imprimé dans le procès-verbal du Comité, car il témoigne d'un besoin. Je ne dis pas cela pour refroidir votre enthousiasme pour la sécurité, mais j'apprécierais beaucoup tous les commentaires que vous pourriez faire, sachant que vous vous intéressez beaucoup à la question et que vous avez déjà conduit des trains. Je suppose que cela ne vous est pas arrivé ces 10 dernières années.

Le président: Messieurs, le Comité veut-il que le tableau mentionné par le ministre soit ajouté aux procès-verbaux et témoignages d'aujourd'hui?

Des voix: D'accord.

Le président: Merci, monsieur le ministre.

Monsieur Turner.

M. Turner: Monsieur le président, nous admettons tous qu'une bonne partie de l'équipement est vieux et mal entretenu. Les ingénieurs me disent qu'ils ont dû quitter Toronto avec de l'équipement appartenant à VIA, dont certaines voitures avec des freins rouillés, des méplats sur les roues au-delà de la limite permise. Les ingénieurs s'en sont rendu compte et peuvent nous donner les dates, mais personne ne veut accuser

[*Text*]

the company. They work together and they hope for the best. That is a hell of a way to run a railroad.

The engines are dirty, they are leaking fuel oil, lube oil, exhaust fumes enter into the cabs, and there is insufficient training. A lack of mechanical knowledge on the part of the shop staff results in many of the problems on VIA, CNR and CPR.

We need colleges to introduce courses for shop-staff maintainers. I can supply you with the breakdowns and delays but this does not rectify the situation. Only a change in procedure and attitude could alter and improve these conditions, and that must be done now because the employees are scared to death to go to work anymore. This is a sad situation. We are trying to operate railroads in this country, get more business, and nobody is doint anything for the bad shops.

They tell me they run the locomotives in the front door, out the back door, and send them someplace else. Well, this attitude has to change.

The Chairman: Mr. Minister.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I can only say that we have in place an RTC car-quality control program, a motive-power quality control program, a stationary mechanical-equipment control program. These are all in effect, and their main objective is to improve performance and safety in respect of the operations of railways and locomotives in this country, and to evaluate and monitor the equipment, the level of service, the level of maintenance across the country. There are very clear procedures which are to be followed and, from what I gather, are being followed.

Perhaps, Mr. Chairman, if Mr. Turner feels very strongly about this, perhaps it would be worth-while having the officials of the CTC and the Railway Transport Committee come before this Committee and . . .

An hon. Member: Hear, hear! Agreed.

Mr. Mazankowski: . . . bring forth their evidence as to how they monitor quality control and the level of maintenance and how they ensure that all safety precautions are, indeed, being carried out. I would certainly have no objection to that. As a matter of fact, there may be some very great value in that. Now that Mr. Turner has brought this subject up within the framework of this Committee, I would certainly not want it to be construed that all the railways and the locomotives are unsafe in this country because, by implication, I think that is what Mr. Turner is suggesting.

I think we have a fairly good quality-control program. This is a matter that was addressed back in 1973 or 1974, I believe, when there was a rash of derailments, accidents and collisions and whatnot, and it was the subject of very in-depth study by the CTC. If Mr. Turner is suggesting that we are going back to that, I would be very, very concerned.

On the basis of the statistics and the documentation that I have before me, I have reason to believe that is not the case. But I would certainly not want the statements of Mr. Turner to go unchallenged because I believe there probably is another

[*Translation*]

un collègue, parce qu'il pourrait être mis sur une liste noire par la société. Ils travaillent ensemble et espèrent que tout se passera pour le mieux. Ce n'est pas une bonne façon d'exploiter un chemin de fer.

Les locomotives sont sales, elles perdent du combustible, du lubrifiant, des vapeurs d'échappements s'infiltrent dans les cabines, la formation du personnel est insuffisante, et le manque de connaissances techniques du personnel qui travaille à l'atelier entraîne de nombreux problèmes.

Il nous faut des collèges pour donner une formation au personnel d'entretien. Je peux vous donner une liste des pannes et des délais, mais cela ne rectifierait pas la situation. Seul un changement dans la procédure et dans les attitudes pourrait améliorer la situation et il faut le faire maintenant, parce que les employés ont peur de travailler. C'est une situation déplorable. Nous essayons d'exploiter un chemin de fer, d'attirer de la clientèle, mais on ne fait rien pour améliorer l'entretien.

On m'a dit que les locomotives entraient par la porte avant et sortaient immédiatement par la porte arrière, pour aller ailleurs. Cette attitude doit changer.

Le président: Monsieur le ministre.

M. Mazankowski: Monsieur le président, tout ce que je puis dire, c'est que nous avons maintenant un programme de contrôle de la qualité des wagons RTC, un programme de contrôle de la qualité motrice, et un programme de contrôle des installations fixes. Tous ces programmes sont en cours et ils visent tous à améliorer le rendement et la sécurité des chemins de fer et des locomotives, et à évaluer et surveiller l'équipement, le niveau de service, le niveau d'entretien. Il y a des procédures très sévères qui sont, je crois, suivies suivies.

Monsieur le président, si M. Turner y tient, vous pourriez convoquer des représentants de la CCT et du comité du transport ferroviaire, et . . .

Une voix: Bravo! D'accord.

M. Mazankowski: . . . entendre ce qu'ils ont à dire sur la façon de contrôler la qualité et l'entretien et d'assurer que toutes les mesures de précaution sont prises. Je n'aurais absolument aucune objection à cela. En fait, cela pourrait être très utile. Maintenant que M. Turner a soulevé la question au Comité, je ne voudrais pas qu'on pense que tous les chemins de fer et les locomotives sont dangereux, parce que c'est ce que laisse entendre M. Turner.

Je pense que nous avons un assez bon programme de contrôle de la qualité. On s'en est occupé en 1973, ou 1974, je crois, lorsqu'il y a eu une série de déraillement, d'accidents et de collisions, et la CCT a fait une étude très approfondie de la question. Si M. Turner pense que nous revenons au même genre de situations, cela me préoccuperait beaucoup.

D'après les statistiques et les documents que j'ai ici, j'ai des raisons de croire que ce n'est pas le cas. Je ne voudrais cependant pas que les déclarations de M. Turner soient laissées sans réponse, parce qu'il y a probablement un autre côté à

[*Texte*]

side of the story that should be told, and perhaps it could be told in this Committee.

The Chairman: Mr. Turner, one last, quick question.

• 1040

Mr. Turner: This comes from the employees on VIA, CNR and CPR, and I do not think they are all liars because there are too many of them.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I am not suggesting they are nor would I ever suggest that Mr. Turner would be saying anything less than the truth as far as he was concerned. He may get information that may be inaccurate but I certainly concur with you, Mr. Chairman, that Mr. Turner may be wrong from time to time but I have never known him to be on the side of wrong.

The Chairman: I have Mr. Towers, then Mr. Baker.

Mr. Towers: Thank you, Mr. Chairman. I too would like to congratulate the new Minister on his position, not only in his position but also due to the fact that he is leaving the impression that he has a real handle on the department which is quite something I think for a new Minister, and I suppose possibly it goes back sir, to, your participation critic Transport in past years.

Now, one of the areas that I think that you have come out very well on, one of the issues, has been the statement that you made that if the grain companies intend to leave an elevator on a certain rail line, you will keep the line open in these areas that are in a debatable position at the present time, and I am wondering, sir, with regard to the lateral lines of VIA Rail where passenger service is now running, could we assume that the same thing holds true there? For instance, I am thinking of the line between Edmonton and Calgary. This is one of the lines that Transportation 2000 Canada, the Alberta branch, is very concerned about. So, I was wondering if the same philosophy holds true for those lateral lines regarding passenger service as is implemented for the grain service.

Mr. Mazankowski: Well, that is a rather unique observation, Mr. Towers. I had not really thought of applying our policy of branch line abandonment to rail passenger service. I think that probably the suggestion may have some merit. There is no question that there is a lot of traffic between the two points that you mentioned, Calgary and Edmonton. There is a lot of traffic that moves by air and there is a lot of traffic that moves by bus. The understanding is that the provision of rail passenger services between those two points I think is costing the CTC and the government something in the order of $1 million annually just in round figures. I guess the anomaly is that when you have this heavy flow of traffic between the two points basically on a self-sustaining basis, it seems rather strange that we have a rail passenger service that has to incur that kind of deficit, and as you know, it has been the subject of a number of studies and considerations. I happen to believe that there is a role for a good rail passenger service between those two cities. I do not think there is any question about it. We have, of course, the problems of providing infrastructure and providing the adequate kind of equipment and the ade-

[*Traduction*]

cette histoire et qu'il faudrait le dire, ce qu'on pourrait peut-être faire au Comité.

Le président: Monsieur Turner, une dernière question.

M. Turner: Ces renseignements m'ont été donnés par les employés de VIA, du CN et du CP, et je ne pense pas qu'ils soient tous des menteurs, parce qu'il y en avait beaucoup trop.

M. Mazankowski: Monsieur le président, je ne veux pas dire qu'ils le sont, et je ne veux pas dire non plus que M. Turner s'éloigne de la vérité, si peu soit-il. Il a peut-être obtenu des renseignements exacts, mais je suis d'accord avec vous, monsieur le président, M. Turner peut avoir tort de temps en temps, mais il se range toujours du côté de la raison.

Le président: Le suivant est M. Towers, puis M. Baker.

M. Towers: Merci, monsieur le président. Je voudrais également féliciter le nouveau ministre de sa nomination, et aussi de sembler avoir pris son ministère bien en mains, ce qui est assez difficile, je crois, pour un nouveau ministre. Je suppose que cela est dû au fait que vous avez été critique des transports ces dernières années.

J'ai beaucoup apprécié ce que vous avez dit au sujet d'un problème qui nous préoccupe, lorsque vous avez déclaré que si les sociétés céréalières veulent continuer à exploiter un silo sur une voie ferrée en particulier, vous allez garder cette voie en opération, même si elle se trouve en mauvais état en ce moment, et je voudrais savoir si vous ferez la même chose pour les voies secondaires de VIA Rail, qui assure un service voyageurs. Je pense par exemple à la voie entre Edmonton et Calgary. C'est une des voies qui préoccupent beaucoup Transports 2000 Canada. Je me demandais donc si vous alliez appliquer cette politique aux voies secondaires où il y a un service voyageurs.

M. Mazankowski: C'est une question assez particulière, monsieur Towers. Je n'avais pas vraiment pensé à appliquer cette politique au service voyageurs. Cette suggestion est peut-être valable. Il ne faut aucun doute qu'il y a beaucoup de clients sur cet itinéraire. Il y a beaucoup de voyageurs qui empruntent la voie des airs et beaucoup d'autres qui voyagent par autobus. Je crois que le service ferroviaire entre ces deux villes coûte environ un million de dollars par an, à la société et au gouvernement. Il est assez anormal qu'alors qu'il y a tellement de personnes qui voyagent entre ces deux villes, le service ferroviaire enregistre de tels déficits, et comme vous le savez, cela a fait l'objet d'un bon nombre d'études. Je crois qu'il y a place pour un bon service ferroviaire pour les voyageurs entre ces deux villes. Cela ne fait aucun doute. Le problème est qu'il faut fournir l'infrastructure et offrir de l'équipement et des horaires qui attireront des clients. Lors des audiences du Comité, ce matin, on a parlé du manque d'équipement et du nouveau matériel qu'on a commandé. Je crois qu'un train LRC entre Calgary et Edmonton offrirait le genre de service qui pourrait attirer assez de clients pour que le

[*Text*]

quate kinds of schedules, I suppose, that would attract the business traveller and the other traffic that is generated on that line. We have heard through the course of the Committee hearings this morning the shortage of equipment that we have, the equipment on order. Clearly it would seem to me that an LRC train functioning between Calgary and Edmonton would be the kind of service that perhaps people would be attracted to support and it may very well be that that is the kind of situation wherein we can experiment with the development of a real good rapid intercity rail passenger service. I will certainly take the member's suggestion into consideration in the course of deliberations with regard to the whole question of VIA Rail. It is a matter that is under review right at the present time. The future of VIA Rail and our government's policy towards VIA Rail will be developed in the course of the next two or three months. As a matter of fact, I hope that I will be in a position to take a recommendation to Cabinet before the end of this year.

• 1045

Mr. Towers: Thank you very much.

The Chairman: Your last question, Mr. Towers.

Mr. Towers: You mentioned, Mr. Minister, that there is about a $1 million subsidy on this line. Does your department have the figures on subsidization for all modes of travel, that is, rail, sea and air? Would figures be available as to the percentages or the subsidy that is given to any form of transportation? If they have it, it would be particularly valuable because I think possibly, if we do not have the figures and do not have the percentages, our view could be a bit distorted and it would be helpful to have. Certainly I would be one who would really appreciate just how much the different modes of travel are being subsidized.

Mr. Mazankowski: Those figures are indeed available, Mr. Towers. I am not sure whether Mr. Giroux has them with him today but I can certainly provide those figures. Do you have them with you, Mr. Giroux?

The Chairman: Mr. Giroux.

Mr. Giroux: I do not have details, Mr. Chairman, but for this year, for example, it was indicated by the Minister originally, the total amount paid towards the operating deficit for rail will be $277 million, plus another $67 million in capital contributions. This is really, in effect, the amount of subsidy because they are a net amount, after cost less revenue has been taken into account. I do not have the detailed figures here, but they could be provided by service on the basis of each individual route.

Mr. Towers: Yes. I think this is important, Mr. Chairman, because otherwise our views are apt to be distorted.

Mr. Giroux: Yes.

The Chairman: Thank you, Mr. Towers. Mr. Deniger.

Mr. Deniger: Thank you, Mr. Chairman. I want to, first of all, add my congratulations to the Minister and say how impressed I a with the devotion, the effort and the time that he has given to this most difficult position and, in particular, for

[*Translation*]

service soit rentable, et cela nous permettrait peut-être de mettre à l'essai ce type de service interurbain rapide et d'en faire un très bon service voyageurs. Je tiendrai certainement compte de la suggestion du député au cours des délibérations portant sur Via Rail. Cette question est justement à l'étude à l'heure actuelle. La politique de notre gouvernement à l'égard de Via Rail sera élaborée au cours des deux ou trois prochains mois. En fait, je pense être en mesure de présenter une recommandation au Cabinet avant la fin de l'année.

M. Towers: Merci beaucoup.

Le président: Votre dernière question, monsieur Towers.

M. Towers: Vous avez mentionné qu'on versait une subvention d'un million de dollars à ce service. Votre ministère peut-il nous fournir des chiffres sur les subventions versées pour tous les autres modes de transport, ferroviaires, maritimes et aériens? Dans l'affirmative, ce serait particulièrement utile, car autrement, nous ne pouvons pas vraiment nous former une opinion. Personnellement, j'aimerais beaucoup savoir dans quelle mesure les différents modes de transport sont subventionnés.

M. Mazankowski: Ces chiffres sont en effet disponibles, monsieur Towers. J'ignore si M. Giroux les a avec lui aujourd'hui, mais je puis certainement vous les fournir plus tard. Les avez-vous, monsieur Giroux?

Le président: Monsieur Giroux.

M. Giroux: Je n'ai pas de détails, monsieur le président, mais pour cette année, le ministre a déjà indiqué que le montant total versé au titre du déficit d'exploitation du transport ferroviaire s'élevait à 277 millions, plus 67 millions de dollars au titre des contributions en immobilisations. En fait, cela représente la subvention, car il s'agit d'un montant net, dont ont été soustraits les coûts. Je n'ai pas ces chiffres avec moi, mais nous pouvons vous les fournir pour chaque service.

M. Towers: Oui. Je crois que c'est important, monsieur le président, car autrement, nous ne pouvons avoir une juste vision de la situation.

M. Giroux: Oui.

Le président: Merci, monsieur Towers. Monsieur Deniger.

M. Deniger: Merci, monsieur le président. Je tiens tout d'abord à féliciter le ministre de ses efforts et de son dévouement et, en particulier, de sa franchise lors des entretiens que j'ai eus avec lui depuis qu'il a été nommé ministre. C'est en

[*Texte*]

his frankness and openness in my dealings with him since he was appointed Minister. Indeed it is in the spirit of a most positive and constructive opposition that I intend to ask him questions during his stay as Minister of Transport.

Ce matin, monsieur le ministre, vous avez indiqué, et je cite:

> All modes of transportation must be treated equally.

J'ai immédiatement pensé aux représentations que vous avez reçues cet été de la *Canadian Motor Coach Association*, et en particulier la relation qui doit exister entre les compagnies desservant le public par autobus et VIA. J'aimerais que le ministre fasse part, ici à cette Chambre, de sa position concernant la relation qui doit exister entre les compagnies d'autobus et VIA Rail Canada, concernant en particulier le service. Would you prefer I speak in English?

Mr. Mazankowski: No, no, go ahead.

The Chairman: No, that is quite proper.

Mr. Deniger: My question is asked.

The Chairman: If I intervened, it was just to remind you that we should remain relevant as nearly as possible.

Mr. Deniger: Well, the relationship is very important in terms of the subsidy that is awarded. The Minister said this morning that all modes must be treated equally but we do have a mode which is not subsidized. This one however is a mode which, by the estimates that we have in front of us, shows a large subsidy. And it is in that context that I raise my question.

The Chairman: Fine.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, Mr. Deniger, thank you for your very encouraging remarks, your kind remarks. I want to assure you that, while I do not have the capacity in French that you have, you can speak French or English as you so desire in this Committee as long as I am a witness and I am sure as long as anyone else is a witness. That has been a very, very clear standing privilege in this Committee at all times. And I should also say to you, Mr. Chairman, that I regret that this document that I have tabled this morning is not in both official languages. I will assure you that that will not occur again.

• 1050

Mr. Lumley: Oh, oh.

Mr. Mazankowski: I recognized it before you did.

Mr. Deniger, yes, to the extent possible we have to ensure that all modes are treated equal. I guess when we start talking about the treatment of rail passenger service vis-à-vis bus service, it is always very difficult to establish a cost component for the provision of the infrastructure. So to some extent there is a built-in subsidy of a form in the provision of that known infrastructure which the buses operate on.

In the case of the railroad service, and you might correct me if I am wrong, I would say that about 80 per cent of the infrastructure costs are funded by the railroads themselves. That does not apply to air, it does not apply to marine, and it

[*Traduction*]

effet dans un esprit positif et constructif que j'ai l'intention de lui poser des questions pendant son mandat de ministre des Transports.

This morning, Mr. Minister, you have indicated, and I quote:

> Tous les modes de transport doivent être traités de façon égale.

It made me think of representations that were made to you this summer by the Canadian Motor Coach Association and in particular the relationship between bus companies and VIA. I would like the Minister to tell us what is his position concerning the relationship that should exist between bus companies and VIA Rail Canada, in particular as far as this line is concerned. Préférez-vous que je parle anglais?

M. Mazankowski: Non, allez-y.

Le président: Non, c'est parfait.

M. Deniger: J'ai posé ma question.

Le président: Je voulais vous interrompre pour vous rappeler que nous devons nous en tenir au sujet de la réunion.

M. Deniger: La subvention doit être accordée en fonction de ce lien. Le ministre a déclaré ce matin que tous les modes de transport doivent être traités de façon égale, mais il existe un mode qui n'est pas subventionné. Toutefois, selon le budget que nous étudions aujourd'hui, il semble qu'ils reçoivent une subvention considérable. C'est dans ce contexte que je pose ma question.

Le président: Très bien.

M. Mazankowski: Monsieur le président, monsieur Deniger, je vous remercie de vos propos fort encourageants. Je puis vous assurer, bien que je ne connaise pas le français comme vous, que vous pouvez parler français ou anglais, comme vous le souhaitez, lorsque je comparaîs devant le Comité, et d'ailleurs, devant tout autre témoin. C'est un privilège qui existe depuis longtemps au sein de ce Comité. Monsieur le président, je regrette que le document que j'ai présenté ce matin ne soit pas rédigé dans les deux langues officielles. Je veillerais à ce que cela ne se reproduise pas.

M. Lumley: Oh, oh.

M. Mazankowski: Je m'en suis rendu compte avant vous.

Monsieur Deniger, il est vrai que nous nous efforçons, dans toute la mesure du possible, de traiter tous les modes de transport sur un pied d'égalité. Lorsqu'on compare les services de trains de voyageurs et les services d'autobus, il est très difficile d'évaluer l'élément coût de l'infrastructure. Dans le cas des autobus, on peut dire que l'infrastructure est automatiquement subventionnée.

Pour ce qui est de l'infrastructure ferroviaire, je dirais, et je me trompe peut-être, qu'environ 80 p. 100 des coûts sont assurés par les sociétés ferroviaires elles-mêmes. Ce n'est pas le cas pour les compagnies aériennes, pour les compagnies de

[*Text*]

does not apply to surface. So I think you have to put that in focus before you really address that problem.

The other fact that we have to consider is that there is a desire, a general desire across this country to revitalize the rail passenger service, and it has not had the attention over the past number of years that it now requires. So there may be some imbalances during the period of time that the rail passenger service is redeveloped or revitalized.

I think as well, in terms of energy, we have to consider the fact that in terms of moving people and goods in the most energy efficient way the railroad clearly has an advantage. At the present time, because of the bus operation, I am told that one of the most energy efficient forms of moving passengers is the bus mode. But as we approach the period of time where we will probably be moving more people by the surface mode, I think we clearly have to recognize the fact that the rail passenger service now clearly has a mandate to fulfil and it is in that context that we will probably tend to distort that equal treatment during the period of time that we are redeveloping our rail passenger service and infrastructure.

Mr. Deniger: Thank you, Mr. Minister.

Brièvement, monsieur le président, quand j'étais à la Commission canadienne des Transports, la division de recherches avait fait une étude sur les relations entre les coûts d'infrastructure et les autobus. Il serait bon que les fonctionnaires du ministère portent à l'attention du ministre les résultats de cette étude.

On another point, Mr. Minister, I agree with you that indeed train passenger service is the most efficient method when they are full.

Mr. Mazankowski: Right.

Mr. Deniger: But they have not been full all the time. Do you foresee in the near future in policy aspects at the department any concrete actions which will indeed make the mode more attractive? In conclusion I must say that I too agree with you, I do not believe in dollar estimates to create such an entity as VIA Rail and I would welcome a VIA Rail act.

The Chairman: Mr. Minister.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I thank you for your support in the establishment of a VIA Rail act. In terms of what we will do in the department to fill the rail passenger trains, I think our problem is one of lack of equipment. As Mr. Giroux pointed out and Mr. McDermid, the rail passenger cars are full in the summer, but we have some difficulties in the winter. I think it is a matter of attaining a balance. We certainly, I think, could have aggressively market the rail mode, but on the other hand we do not want to unduly raise expectations without having the equipment and the wherewithal to provide the service whixh people may expect. So do not think you can simply snap your finger and say, we have let the rail passenger service go down the drain over the last 20 years and this year we are going to turn it back on again. It just does not happen that quickly and I think that what we are seeing now is a rather consolidated effort to bring all the components that go to make a viable passenger service together, hoping to achieve the right kind of balance in terms of subsidies, and it

[*Translation*]

navigation, et encore pour les compagnies d'autobus. C'est un facteur qu'il ne faut pas perdre de vue.

D'autre part, on enregistre dans l'ensemble du pays une volonté générale de donner un nouveau souffle au service de trains de voyageurs, et c'est là un facteur que l'on a négligé pendant des années. Cette période de renouveau et de modernisation des chemins de fer risque de provoquer certains déséquilibres.

Sur le plan des économies d'énergie, il ne faut pas oublier que le transport des biens et des voyageurs par train comporte de nombreux avantages. Il semble qu'actuellement, le transport par autobus soit le plus économique. Au fur et à mesure que le nombre des usagers des transports de surface va augmenter, l'intérêt des trains de voyageurs va s'imposer. Nous sommes donc prêts à mettre l'accent sur les chemins de fer et à doter le Canada d'une infrastructure ferroviaire et de services de trains de voyageurs modernes.

M. Deniger: Merci, monsieur le ministre.

Mr. Chairman, while I was a member of the Canadian Transport Commission, the Research Branch had made a study comparing the infrastructure cost and the bus services costs. I think it could be useful that the officers of the department bring the results of this study to the attention of the Minister.

Dans un autre ordre d'idées, monsieur le ministre, je reconnais que les trains de voyageurs sont extrêmement économiques, à condition qu'ils soient pleins.

M. Mazankowski: C'est vrai.

M. Deniger: Or, ils ne sont pas toujours pleins. Envisagez-vous de prendre des mesures qui rendraient ce mode de transport plus attrayant? Pour finir, je suis d'accord avec ce que vous avez dit sur VIA Rail. Au lieu de porter création de VIA Rail par le biais d'un poste budgétaire, il vaudrait mieux édicter une loi.

Le président: Monsieur le ministre.

M. Mazankowski: Je vous remercie d'appuyer l'établissement d'une loi sur VIA Rail. Quant aux mesures que nous allons prendre au ministère pour remplir les trains de voyageurs, je dois avouer que nous manquons d'équipement. Comme MM. Giroux et McDermid l'ont signalé, les trains sont pleins en été, mais vides en hiver. Il s'agit d'atteindre un certain équilibre. Nous pourrions sans doute faire davantage de publicité, mais d'autre part, il est inutile de faire miroiter certains services aux Canadiens si nous n'avons pas l'équipement et les ressources nécessaires. On ne peut pas, du jour au lendemain, redonner vie à un service que l'on a négligé pendant 20 ans. Les choses ne vont pas aussi rapidement. Il y a maintenant un effort concerté de regrouper tout ce qu'il faut pour rendre le service voyageur rentable dans l'espoir d'atteindre l'équilibre avec des subventions. Il ne doit pas nuire à la concurrence des autres moyens de transport. Nous devons donc tempérer sa commercialisation et sa mise en marché, de façon à créer un climat de confiance pour le voyageur canadien dans

[*Texte*]

does not infringe upon the competitiveness of other modes, trying to temper the kind of merchandizing and selling of the service in such a way that we can provide a climate wherein the Canadian travelling public will build up a confidence within the rail passenger service, and I think that is perhaps the most important element. We have to engender a confidence of feeling that when they change to travel by VIA Rail they are going to get the kind of treatment and the service that they desire, and if we can do that, that will be the best selling program that we can develop.

• 1055

The Chairman: Thank you, Mr. Minister. I have Mr. Harquail, Mr. Baker and Mr. Richardson. Gentlemen, we have seven or eight, ten minutes left, and you can be your own judge with respect to the time. Mr. Harquail.

Mr. Lumley: On a point of order.

The Chairman: Mr. Lumley.

Mr. Lumley: Mr. Chairman, are we going to vote? I think it would be advisable for the Committee to vote the estimates rather than have them deemed approved, so you may want to go through that.

The Chairman: I am at your disposal. If that is your wish, then we will have Mr. Harquail very briefly and in the last two or three minutes, I will call the vote. Is that agreed?

Some hon. Members: Agreed.

Mr. Harquail: Thank you, Mr. Chairman. I have been quite anxious to have an opportunity to meet the Minister in this formal way. It has been six months, I guess, since he has been in the saddle, and obviously we on this side feel some frustrations from time to time on important questions that come up in the country touching on transportation. But I want to join my colleagues as well, because I believe in the importance of efficient, good transportation in this country, to wish you well as well as your officials. I was wondering, though, in your earlier remarks, Mr. Minister, if you were not still sort of in your own mind playing this role here, when you made your short speech about your criticism of how VIA was introduced, and I sense the tone of that when you were on these benches.

Mr. Mazankowski: The adjustments are not always easy.

Mr. Harquail: Let me just say that I hope in the coming months it can be interpreted as a compliment to emulate both the honourable Chairman and yourself in carrying out our duties on this side with respect to the important questions of transportation in the country. There are a couple of point. I realize, Mr. Minister, that questions put to you are at most times heavy and take a long period of time but I think because of the time constraints, I would ask that we just have a brief, short, crisp exchange this morning, and I am wondering about the junior Minister from New Brunswick. Obviously, I have a personal interest in this, representing a constituency in New Brunswick, and I am concerned about the Atlantic region. I am wondering if you would take a note of this and you can maybe touch on it when I get through some of the other points, as to why Mr. Howie is not with us this morning, and certainly

[*Traduction*]

les chemins de fer. C'est sans doute le plus important. Nous devons engendrer un sentiment de confiance pour que lorsqu'ils décident de faire changement et d'emprunter VIA Rail, ils reçoivent le genre de traitement et de service qu'ils désirent. Si nous y parvenons, ce sera la meilleure campagne publicitaire possible.

Le président: Merci, monsieur le ministre. J'ai encore sur ma liste M. Harquail, M. Baker et M. Richardson. Messieurs, il nous reste à peine dix minutes, alors je vous demande de surveiller l'horloge. Monsieur Harquail.

M. Lumley: J'invoque le Règlement.

Le président: Monsieur Lumley.

M. Lumley: Monsieur le président, allons-nous voter? Il serait sans doute souhaitable que le comité ait l'occasion de voter sur les prévisions budgétaires au lieu que celles-ci soient réputées adoptées.

Le président: Je ferai comme vous l'entendez. Si c'est ce que vous voulez, nous allons laisser quelques minutes à M. Harquail, puis juste avant la fin de la séance, nous passerons au vote. Êtes-vous d'accord?

Des voix: D'accord.

M. Harquail: Merci, monsieur le président. J'attendais avec impatience cette occasion de rencontrer officiellement le ministre. Il est en poste depuis bientôt six mois, et les députés de mon parti se sentent parfois frustrés lorsque des questions importantes sur les transports surgissent au pays. Je me joins également à mes collègues pour vous présenter à vos fonctionnaires et à vous-mêmes mes meilleurs vœux puisque j'attache beaucoup d'importance à l'efficacité et à la qualité des moyens de transport au Canada. Toutefois, vos premières remarques me font me demander si vous n'étiez pas encore dans votre ancienne peau, puisque votre bref discours critiquant la façon dont VIA Rail a été créé me rappelait le ton que vous empruntiez lorsque vous étiez de ce côté-ci.

M. Mazankowski: L'adaptation n'est pas toujours facile.

M. Harquail: J'espère qu'au cours des mois à venir, ce sera considéré comme un compliment d'imiter la façon dont le président et vous avez assumé vos fonctions en matière de transport. Les questions qu'on vous pose sont la plupart du temps assez complexes et nécessitent de longues réponses mais étant donné les contraintes du temps, je vous demanderais de me répondre rapidement et brièvement ce matin. Je me demande ce que fait le ministre du Nouveau-Brunswick. Comme je représente une circonscription du Nouveau-Brunswick, la région de l'Atlantique m'intéresse particulièrement. J'aimerais que vous en preniez note pour m'en reparler lorsque j'aurai présenté les autres points. J'aimerais savoir pourquoi M. Howie n'est pas ici ce matin. Quelles que soient ces raisons, j'espère que nous le verrons aux séances ultérieures puisque

[*Text*]

notwithstanding whatever those reasons might be, that we look forward to seeing him at subsequent meetings because we will have an interest in questioning that junior Minister from New Brunswick.

Mr. Minister, I am wondering, if you take a note of this as well, if you happen to have observed or witnessed the CTV indictment of VIA, which was really a killing program in terms of Mr. Roberts and that corporation and its public image. I have a lot of respect for Mr. Roberts as well as I do for you, Mr. Minister, but nice guys do not always get to the goal line or score the goal or do the job, and I am quite prepared to agree that Mr. Roberts is a nice man and is qualified and all the rest of it, but if you saw *W-5*—and this was not just out of context or being misquoted. The guy got on the train with a camera and followed them for a week, and, you know, it was murder for VIA. Certainly if that is true in the West, what CTV brought out in *W-5*, I know that we have to have an improvement of the equipment on the run between Montreal and Halifax if VIA is going to continue to survive at all. So, of course, I remember quite well your probing and very sharp penetration to the Ministry of Transport on all of those fronts; the concerns that you expressed not only with regard to the estimates this morning and to VIA, but your whole concern as to the department itself, its structure and its capability to handle the transportation problems. I am wondering if you are able to tell the Committee and Canada this morning whether after these months you feel you have been able to get a handle on, or you have been able to reconcile, some of your concerns with the Director of Civil Aviation and various other branches within the Department of Transport. Also the whole question of the fact that Mr. Cloutier was let go. I am wondering if you would like to comment on why such an esteemed, experienced civil servant, one who won the Governor General's award, was let go. I am wondering if you would like to tell the Committee and Canadians why he has sloughed off to another responsibility within the EDC.

• 1100

So these are some of the main areas of concern that I have. Again, I am frustrated by the fact that we do not have enough time. The other day we were caught with the bells and we did not get to question you at all, Mr. Minister, but I understand that in the coming weeks we will attempt to have you come back before our Committee as many times as possible in the slot. As you can see, I am just bubbling with enthusiasm to have an exchange with you and to get some answers to the questions we will want to put to you, but obviously we cannot do it in two and a half or three minutes. Now I take you at your word that you want to show due respect to this Committee. I believe you will do this and I believe you want to co-operate with us; so in that experience I too look forward to subsequent opportunities.

For this morning, I would like you to touch briefly on the W-5 indictment of VIA and what is going to be done to correct that image that has been portrayed; it is a true one and it is a sad one. Also to have you comment about the type of grip that you are getting on the administration of the department on

[*Translation*]

nous aimerions bien l'interroger, ce ministre du Nouveau-Brunswick.

Monsieur le ministre, je me demande si vous avez vu ou entendu parler des accusations portées par le réseau CTV contre VIA; c'était une émission très drôle à propos de M. Roberts, de la société et de sa réputation. J'ai énormément de respect pour M. Roberts, comme pour vous, monsieur le ministre, mais les bons ne sont pas toujours les mieux mis en valeur, ni les plus efficaces. J'admets que M. Roberts est très gentil, très compétent, et tout le bazar, mais si vous avez vu W5 . . . et rien n'étant pris hors contexte ou mal interprété. Un gars est monté à bord d'un train avec sa caméra et y est resté une semaine. C'était très dur à l'endroit de VIA. S'il en est ainsi dans l'Ouest, ce que CTV fait ressortir dans W5, il faut absolument améliorer l'équipement utilisé entre Montréal et Halifax, sinon VIA ne pourra survivre. Alors bien sûr, je me rappelle votre profonde étude du ministère des Transports et de tous ses aspects; je me rappelle les préoccupations que vous avez manifestées, non seulement ce matin à propos du budget et de VIA, mais l'ensemble de vos préoccupations quant au ministère, à sa structure et à sa capacité de régler les problèmes de transport. Ce matin, pouvez-vous dire à ce comité et au Canada tout entier si, après ces longs mois, vous croyez avoir pu maîtriser ou concilier certains de vos différends avec le directeur de l'Aviation civile de même qu'avec d'autres directions au sein du ministère des Transports? Il y a aussi la question du départ de M. Cloutier. Pourriez-vous nous dire pourquoi on a laissé partir un fonctionnaire décoré par le Gouverneur général? Pourriez-vous dire à ce Comité et aux Canadiens pourquoi il a été gentiment muté vers d'autres responsabilités au sein de la SEE.

Voilà donc certaines de mes principales préoccupations. Une fois de plus, je suis déçu du manque de temps. L'autre jour, nous avons été interrompus par les cloches et nous n'avons pas eu le temps de vous poser des questions, monsieur le ministre; toutefois, je crois qu'au cours des prochaines semaines, nous tenterons de vous amener à comparaître devant notre Comité le plus souvent possible. Comme vous pouvez le voir, je bouillonne d'impatience d'avoir une discussion avec vous et d'obtenir réponse aux questions que nous voulons vous poser; mais évidemment, nous ne pouvons le faire en deux ou trois minutes. Je prends votre parole quand vous dites que vous voulez être respectueux de ce Comité. Je crois que vous le serez et que vous collaborerez avec nous; c'est pourquoi j'attends avec impatience nos prochaines rencontres.

Pour ce matin, j'aimerais que vous nous parliez du réquisitoire contre VIA dressé lors de l'émission *W-5*, et de ce qu'on fera pour redresser l'image projetée alors; ces accusations sont tristes mais juste. Parlez-nous également de votre maîtrise de l'administration du ministère et des autres questions dont j'ai

[*Texte*]

those other points that I mentioned, and also with regard to when we can expect the junior minister, Mr. Howie, to appear before this Committee.

The Chairman: Thank you, Mr. Harquail. I will simply remind you that there are rules of relevancy and, as well, rules of proprietary which I will expect the members of this Committee to follow and adhere to on their own. I do not want to spend the coming months reminding people about certain proprieties.

Mr. Minister.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I understand that the reason Mr. Howie is not here is because there are no votes pertaining to the marine sector of transportation. Mr. Howie will certainly be here for items on Marine. As you know, he is the Minister of State for Transport Marine and I know he will be very happy, as I am, to come to this Committee.

Mr. Harquail: I do have some pertinent questions about port policy and where you are going with your department with regard to that.

The Chairman: Mr. Harquail, with all due respect, it is not relevant to the items that are in front of us. The minister has made his point. This is one of the reasons we would like to get into our own Committee room. We will have ample opportunity to have the Minister of State in front of us when the main estimates are called. To that end there will be a steering committee meeting at the conclusion of this meeting, and I wonder, Mr. Minister, unless you want to comment any further, whether I might now think about adjournment.

Mr. Mazankowski: A couple of points have been raised that I think I should comment on. In my position vis-à-vis the committee, I simply want to reiterate that I will come before this Committee at every available opportunity that I can. I come here for the purpose of giving information, but I also come here for the purpose of receiving information and ideas and suggestions from the Committee members. I think everyone who sits around this table has something to offer. Some good suggestions have come forth here this morning and I intend to consider them and to act upon them if at all possible.

With regard to the CTV *W-5* program, I did not see it, Mr. Harquail, but I certainly will apprise myself of the so-called indictment that you referred to. I think I indicated earlier that we are looking at the issue of rail passenger service, the whole question of VIA rail, of whether we will proceed with an act. As I said earlier, I am taking a recommendation to Cabinet hopefully before the end of this year, so whatever was shown on the program I have acted, notwithstanding the fact that I did not see it. It is my desire, and it is the desire of Transport Canada, to upgrade and revitalize rail passenger service. Whether the CTV likes it or not, that is my commitment.

As far as Mr. Cloutier is concerned, as you know, Mr. Chairman, that is simply the prerogative of the Prime Minister. A number of deputy minister have been moved around. I can only say to you what I said when we had a gathering in

[*Traduction*]

fait état; dites-nous également quand nous pouvons attendre la comparution de M. Howie, le ministre.

Le président: Merci, monsieur Harquail. J'aimerais vous rappeler qu'il existe des règles de pertinence, et j'espère que les membres du Comité les respecteront de même. Je ne veux pas passer les prochains mois à vous rappeler l'existence de ces règles de pertinence.

Monsieur le ministre.

M. Mazankowski: Si je ne m'abuse, monsieur le président, M. Howie n'est pas ici puisqu'il n'y a aucun crédit portant sur le transport maritime. M. Howie sera certainement ici pour les articles portant sur son domaine de compétence. Comme vous le savez, il est ministre d'État responsable du transport maritime et je sais qu'il sera très heureux, tout comme moi, de comparaître devant ce Comité.

M. Harquail: J'ai quelques questions pertinentes à propos de la politique portuaire et de l'orientation de votre ministère quant à ces questions.

Le président: Monsieur Harquail, en toute déférence, ces questions ne sont pas pertinentes au travail qui nous occupe. Le ministre s'est expliqué. C'est là une des raisons pour lesquelles nous voudrions retournez dans notre propre salle de comité. Nous aurons tout le temps de recevoir le ministre d'État lors de l'étude du Budget principal. A cette fin, il y aura une réunion du Comité directeur après la présente réunion. Monsieur le ministre, à moins que vous ne désiriez poursuivre, peut-être serait-il maintenant temps de lever la séance.

M. Mazankowski: J'aimerais parler de quelques questions qui ont été soulevées. Quant à ma position vis-à-vis ce Comité, je désire réitérer que je comparaîtrai devant ce Comité le plus souvent possible. Je suis ici pour communiquer les renseignements, mais je viens ici dans le but de recueillir des renseignements, des idées et des propositions de la part des membres du Comité. A mon avis, toutes les personnes présentes à cette table peuvent contribuer quelque chose. De bonnes propositions ont été présentées ici ce matin et j'ai l'intention de les étudier et de les mettre en œuvre si possible.

Pour ce qui est de l'émission *W-5* à la chaîne CTV, je ne l'ai pas vue, monsieur Harquail, mais je m'informerai certainement du prétendu réquisitoire dont vous avez parlé. Je crois avoir dit plus tôt que nous étudions l'ensemble de la question du service de transport ferroviaire des passagers, de la question de VIA Rail, afin de déterminer si nous devons présenter un projet de loi. Comme je l'ai dit plus tôt, j'espère présenter une recommandation au Cabinet avant la fin de cette année; alors peu importe le contenu de cette émission, j'ai déjà pris des mesures, nonobstant le fait que je ne sais pas ce qu'on y a dit. Tout comme Transport Canada, je désire améliorer et revitaliser le service ferroviaire de transport des passagers. Que les gens de CTV aiment cela ou non, c'est là mon engagement.

Quant au départ de M. Cloutier, comme vous le savez, monsieur le président, c'est simplement une prérogative du premier ministre. Un certain nombre de sous-ministres ont été mutés. Je ne peux que vous répéter ce que j'ai dit lorsque nous

[*Text*]

honour of Mr. Cloutier: he was loyal, served me well and had a very talented grasp of the department. It was not a demotion; it was another challenge for him. I can only echo the words that he used when we had a little farewell for him. He said to his people, "Do not cry for me; I am going on to greater things."

• 1105

I can also assure you that we have a standing invitation between ourselves that we can consult, that we are at liberty with each other on transportation and we have been in touch on a number of occasions. Mr. Cloutier served Transport Canada well, he served Canada well, he served me well. I must say that he built up a very, very effective team in Transport Canada. I guess these are some of the things that you learn when you get into the department.

Do I have a handle on the department? All I can say is that the officials in my department have co-operated with me 100 per cent. They are a dedicated group of public servants. I enjoy working with them and I look forward to working with them.

The Chairman: Thank you, Mr. Mazankowski.

Votes 60a, 90a, 107a agreed to.

The Chairman: Shall I report these votes to the House?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Mr. Mazankowski, may I thank you and all your officials for your presence and time here this morning.

The meeting is adjourned to the call of the Chair and I would remind the members of the steering committee to come to my office.

[*Translation*]

nous sommes réunis pour fêter le départ de M. Cloutier: il a été loyal, il m'a bien servi et comprenait très bien le ministère. Cela n'a pas été une rétrogradation, c'était un nouveau défi à relever. Je ne peux que répéter les mots qu'il a utilisés lorsque nous lui avons dit au revoir. Il a dit à son personnel «Ne pleurez pas sur mon sort, je passe à des choses plus grandes.»

Je puis également vous assurer que nous nous sommes entendus pour nous consulter toutes les fois que nous le voudrons, que nous nous parlons très librement des questions de transport et que nous avons été en contact déjà à plusieurs reprises. M. Cloutier a très bien servi Transports Canada, il a très bien servi le Canada et il m'a moi-même très bien servi. Il a réuni une équipe très compétente à Transports Canada. C'est là une des choses qu'on apprend lorsqu'on travaille au ministère.

Vous voulez savoir si j'ai réussi à me gagner la collaboration du ministère? Tout ce que je puis dire, c'est que les fonctionnaires du ministère ont collaboré avec moi à 100 p. 100. Ce sont des fonctionnaires très dévoués. J'aime beaucoup travailler avec eux et je serai heureux de le faire.

Le président: Merci, monsieur Mazankowski.

Les crédits 60a, 90a, 107a sont adoptés.

Le président: Dois-je faire rapport de ces crédits à la Chambre?

Des voix: D'accord.

Le président: Monsieur Mazankowski, je veux vous remercier, vous et vos hauts fonctionnaires d'être venus ici aujourd'hui.

La séance est levée et je rappelle aux membres du Comité directeur qu'ils doivent se rendre à mon bureau.

APPENDIX "TC–1"

ACCIDENTS AND INVESTIGATIONS REPORTED TO THE CANADIAN TRANSPORT COMMISSION BY RAILWAYS UNDER ITS JURISDICTION

	Reported to October 31 (10 months)							
	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979
Collisions	44	56	47	48	32	34	40	36
Derailments	323	299	422	330	301	316	281	295
Crossing Accidents	1175	1030	1074	982	923	877	871	685
Track Motor Car Accidents	76	72	72	52	41	63	22	32
Dangerous Commodities Incidents	34	35	43	32	27	8	40	62
Train Service Incidents	58	71	79	42	84	52	51	7
Personal Injuries	2621	2579	2990	2941	3814	2810	3157	2880
Trespassing Accidents	114	101	87	112	84	82	105	72

APPENDICE «TC–1»

ACCIDENTS ET ENQUÊTER RAPPORTÉS À LA COMMISSION CANADIENNE DES TRANSPORTS PAR LES CHEMINS DE FER RELEVANT DE SA COMPÉTENCE

	Rapport au 31 octobre (10 mois)							
	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979
Collisions	44	56	47	48	32	34	40	36
Déraillements	323	299	422	330	301	316	281	295
Accidents de passages à niveau	1175	1030	1074	982	923	877	871	685
Accidents sur anneaux de vitesse	76	72	72	52	41	63	22	32
Accidents par produits dangereux	34	35	43	32	27	8	40	62
Accidents ferroviaires	58	71	79	42	84	52	51	7
Blessures corporelles	2621	2579	2990	2941	3814	2810	3157	2880
Accidents dû à violation de propriété	114	101	87	112	84	82	105	72

Third Troisième
class classe
K1A 0S7
Hull

First Session of the
Thirty-first Parliament, 1979

Première session de la
trente et unième législature, 1979

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 3

Tuesday, November 6, 1979

Chairman: The Honourable J. M. Forrestall

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 3

Le mardi 6 novembre 1979

Président: M. J. M. Forrestall

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Transport and Communications

RESPECTING:

Main Estimates 1979-80
Votes 10, 15, 20, 25, 30, 35, 40, L45, L50 and L55
Marine Transportation Program under
TRANSPORT

APPEARING:

The Honourable Robert Howie,
Minister of State (Transport)

WITNESSES:

(See back cover)

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transports et des communications

CONCERNANT:

Budget principal 1979-1980
Crédits 10, 15, 20, 25, 30, 35, 40, L45, L50 et L55
Programme des transports par eau sous la rubrique
TRANSPORTS

COMPARAÎT:

L'honorable Robert Howie,
Ministre d'État (Transports)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

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

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

Canada Post Postage paid
Postes Canada Port payé
Third class Troisième classe
K1A 0S7
HULL

If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Printing Office,
Supply and Services Canada,
45 Sacre-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Imprimerie du gouvernement canadien,
Approvisionnements et Services Canada,
45, boulevard Sacre-Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

WITNESS(ES)—TÉMOIN(S)

Mr. R. Y. J. Giroux, Administrator, Canadian Surface Transportation Administration.

M. R. Y. J. Giroux, administrateur, Administration canadienne des transports de surface.

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

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

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 3

Tuesday, November 6, 1979

Chairman: Mr. J. M. Forrestall

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Transport and Communications

RESPECTING:

Main Estimates 1979-80
Votes 10, 15, 20, 25, 30, 35, 40, L45, L50 and L55
Marine Transportation Program under
TRANSPORT

APPEARING:

The Honourable Robert Howie,
Minister of State (Transport)

WITNESSES:

(See back cover)

First Session of the
Thirty-first Parliament, 1979

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule nº 3

Le mardi 6 novembre 1979

Président: M. J. M. Forrestall

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transports et des communications

CONCERNANT:

Budget principal 1979-1980
Crédits 10, 15, 20, 25, 30, 35, 40, L45, L50 et L55
Programme des transports par eau sous la rubrique
TRANSPORTS

COMPARAÎT:

L'honorable Robert Howie,
Ministre d'État (Transports)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

Première session de la
trente et unième législature, 1979

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

Chairman: Mr. J. M. Forrestall
Vice-Chairman: Mr. Jack Ellis

Messrs.

Baker (*Gander-Twillingate*)
Bockstael
Deniger
Harquail
Jelinek
Lapointe
Lumley
McDermid
McLean
Mitchell (Mrs.)
Nylander
Reid (*St. Catharines*)
Richardson (*Humboldt-Lake Centre*)
Skelly
Towers
Turner
Whittaker—(19)

(Quorum 10)

Le greffier du Comité
Santosh Sirpaul
Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65(4)(*b*)

On Monday, November 5, 1979:

Mr. Lane replaced Mr. Cook;

Mrs. Mitchell replaced Mr. Fulton.

On Tuesday, November 6, 1979:

Mr. McLean replaced Mr. Nylander;

Mr. Nylander replaced Mr. Lane.

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. J. M. Forrestall
Vice-président: M. Jack Ellis

Messieurs:

Conformément à l'article 65(4)*b*) du Règlement

Le lundi 5 novembre 1979:

M. Lane remplace M. Cook;

Mme Mitchell remplace M. Fulton.

Le mardi 6 novembre 1979:

M. McLean remplace M. Nylander;

M. Nylander remplace M. Lane.

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, Hull, Québec, Canada K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité de l'Orateur 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, Hull, Québec, Canada K1A 0S9

ORDER OF REFERENCE

Monday, October 15, 1979

ORDERED,—That Votes 1 and 5 relating to the Post Office Department; and that Votes 1, 5, 10, 15, 25, 30, 35, 40, L45, L50, L55, 60, 65, L75, 80, 85, 90, 95, 100, 105, L110, L115, 120, 125 and 130 relating to the Department of Transport, for the fiscal year ending March 31, 1980, be referred to the Standing Committee on Transport and Communications.

ATTEST

Le Greffier de la Chambre des communes

C. B. KOESTER

The Clerk of the House of Commons

ORDRE DE RENVOI

Le lundi 15 octobre 1979

IL EST ORDONNÉ,—Que les crédits 1 et 5, Postes et les crédits 1, 5, 10, 15, 20, 25, 30, 35, 40, L45, L50, L55, 60, 65, L75, 80, 85, 90, 95, 100, 105, L110, L115, 120 et 130, Transports, pour l'année financière se terminant le 31 mars 1980, soient renvoyés au Comité permanent des transports et des communications.

ATTESTÉ

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, NOVEMBER 6, 1979
(4)

[*Text*]

The Stanting Committee on Transport and Communications met at 11:00 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. Forrestall, presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Bockstael, Deniger, Forrestall, Ellis, Harquail, Jelinek, Lane, Lapointe, Lumley, McDemid, Mrs. Mitchell, Messrs. McLean, Nylander, Reid (*St. Catharines*), Richardson (*Humboldt-Lake Centre*), Skelly, Towers, Turner and Whittaker.

Other Members present: Messrs. Campbell (*LaSalle*), Graham, MacLellan, Ritchie (*Dauphin*), Roy (*Laval*) and Waddell.

Appearing: The Honourable Robert Howie, Minister of State (Transport).

Witnesses: From the Department of Transport: Mr. J. M. Sinclair, Administrator, Canadian Marine Transportation Administration. *From the National Harbours Board:* Mr. Pierre A. H. Franche, Chairman.

The Order of Reference dated Monday, October 15, 1979 being read as follows:

Ordered,—That Votes 1 and 5 relating to the Post Office Department; and that Votes 1, 5, 10, 15, 20, 25, 30, 35, 40, L45, L50, L55, 60, 65, L75, 80, 85, 90, 95, 100, 105, L110, L115, 120, 125 and 130 relating to the Department of Transport, for the fiscal year ending March 31, 1980, be referred to the Standing Committee on Transport and Communications.

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

Your Sub-committee met Thursday, November 1, 1979 to plan its future business.

The Sub-committee agreed to make the following recommendations:

1. That recommendation number 2 of the FIRST REPORT of the Sub-committee on Agenda and Procedure as contained in the Resolution of November 25, 1979 be rescinded and the following substituted therefor:

That 10 minutes be allotted to each member of the Committee for the questioning of witnesses.

2. That Committee meetings be scheduled to consider the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1980.

Tuesday, November 6, 1979 at 11:00 a.m.

Votes 10, 15, 20, 25, 30, 35, 40, L45, L50 and L55—Marine Transportation Program under TRANSPORT.

The Honourable Robert Howie, Minister of State (Transport) will be appearing.

Thursday, November 8, 1979 at 3:30 p.m.

Votes 125 and 130—Canadian Transport Commission

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 6 NOVEMBRE 1979
(4)

[*Traduction*]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 11 heures, sous la présidence de M. Forrestall (président).

Membres du Comité présents: MM. Bockstael, Deniger, Forrestall, Ellis, Harquail, Jelinek, Lane, Lapointe, Lumley, McDermid, Mme Mitchell, MM. McLean, Nylander, Reid (*St. Catharines*), Richardson (*Humboldt-Lake Centre*), Skelly, Towers, Turner et Whittaker.

Autres députés présents: MM. Campbell (*LaSalle*), Graham, MacLellan, Ritchie (*Dauphin*), Roy (*Laval*) et Waddell.

Comparaît: L'honorable Robert Howie, ministre d'État (Transports).

Témoins: Du ministère des Transports: M. J. M. Sinclair, administrateur, Administration canadienne du transport maritime. *Du Conseil des ports nationaux:* M. Pierre A. H. Franche, président.

Lecture est faite de l'ordre de renvoi suivant du lundi 15 octobre 1979:

Il est ordonné,—Que les crédits 1 et 5, Postes, et les crédits 1, 5, 10, 15, 20, 25, 30, 35, 40, L45, L50, L55, 60, 65, L75, 80, 85, 90, 95, 100, 105, L110, L115, 120, 125 et 130, Transports, pour l'année financière se terminant le 31 mars 1980, soient renvoyés au Comité permanent des transports et des communications.

Du consentement unanime, le président présente le DEUXIÈME RAPPORT du Sous-comité du programme et de la procédure:

Votre Sous-comité s'est réuni le jeudi 1er novembre 1979 pour établir le calendrier de ses prochains travaux.

Le Sous-comité convient de faire les recommandations suivantes:

1. Que la recommandation numéro 2 du PREMIER RAPPORT du Sous-comité du programme et de la procédure figurant dans la Résolution du 25 novembre 1979 soit annulée et remplacée par ce qui suit:

Qu'une période de 10 minutes soit allouée à chaque membre du Comité pour l'interrogation des témoins.

2. Que des séances du Comité soient prévues pour étudier le Budget principal pour l'année financière se terminant le 31 mars 1980.

Le mardi 6 novembre 1979, à 11 heures.

Crédits 10, 15, 20, 25, 30, 35, 40, L45, L50 et L55—Programme des transports par eau sous la rubrique TRANSPORTS.

L'honorable Robert Howie, ministre d'État (Transports) sera présent.

Le jeudi 8 novembre 1979, à 15 h 30.

Crédits 125 et 130—Commission canadienne des transports.

Friday, November 9, 1979 at 9:30 a.m.

Vote 1 under TRANSPORT

The Honourable Donald Mazankowski, Minister of Transport will be appearing.

Tuesday, November 13, 1979 at 8:00 p.m.

Vote 95—Payments to CN Marine Inc. and Canadian National Railway Company

Vote L110—Payment for the acquisition of no par value stock of the Canadian National Railway Company

—Surface Transportation Program under TRANSPORT

Thursday, November 15, 1979 at 9:30 a.m.

Tuesday, November 20, 1979 at 11:00 a.m.

Vote 1 under TRANSPORT

The Honourable Donald Mazankowski, Minister of Transport will be appearing

Thursday, November 22, 1979 at 3:30 p.m.

Vote 105—Payments to VIA Rail Canada Inc.

Vote L115—Payments to purchase common shares of VIA Rail Canada Inc.

—Surface Transportation Program under TRANSPORT

Friday, November 23, 1979 at 9:30 a.m.

Votes 1 and 5 under POST OFFICE

If required another meeting be scheduled to consider the above Votes on TUESDAY, NOVEMBER 27, 1979 at 8:00 p.m.

Thursday, November 29, 1979 at 9:30 a.m.

Vote 1 under TRANSPORT

The Honourable Donald Mazankowski Minister of Transport will be appearing.

The Committee further recommends that the Minister of Transport be available to appear before the Committee on THURSDAY, DECEMBER 6, 1979 at 3:30 p.m. and FRIDAY, DECEMBER 7, 1979 at 9:30 a.m. relating to the Main Estimates under TRANSPORT.

3. That the Chairman be authorized to adjust the above schedule to accommodate availability of witnesses.

Mr. Lumley, seconded by Mr. Towers, moved,—That the SECOND REPORT of the Sub-committee on Agenda and Procedure be concurred in.

Debate arising thereon;

On motion of Mr. Harquail, seconded by Mr. Ellis, it was agreed,—That the Report of the Sub-committee be amended by rescheduling the meeting to be held on FRIDAY, November 23, 1979 at 9:30 a.m. to consider Votes 1 and 5 under POST OFFICE, to TUESDAY, November 27, 1979 at 8:00 p.m. and if required, an additional meeting be held on TUESDAY, December 4, 1979 at 11:00 a.m.

The question being put on the main motion, as amended, it was agreed to.

It was agreed,—That Votes 1 and 5 under TRANSPORT be allowed to stand.

Le vendredi 9 novembre 1979, à 9 h 30.

Crédit 1 sous la rubrique TRANSPORTS.

L'honorable Donald Mazankowski, ministre des Transports, sera présent.

Le mardi 13 novembre 1979, à 20 heures.

Crédit 95—Paiements à CN Marine Inc. et à la Compagnie de chemin de fer nationaux du Canada.

Crédit L110—Paiement pour l'acquisition des actions sans valeur au pair du capital-action du Canadien National

—Programme des transports de surface.

Le jeudi 15 novembre 1979, à 21 h 30

Le mardi 20 novembre 1979, à 11 heures

Crédit 1 sous la rubrique TRANSPORTS

L'honorable Donald Mazankowski, ministre des Transports, sera présent

Le jeudi 22 novembre 1979, à 15 h 30

Crédit 105—Paiement à VIA Rail Canada Inc.

Crédit L115—Paiements pour faire l'achat d'actions ordinaires de VIA Rail Canada Inc.

—Programme des transports de surface sous la rubrique TRANSPORTS

Le vendredi 23 novembre 1979, à 9 h 30

Crédits 1 et 5 sous la rubrique POSTES

S'il y a lieu, une autre séance sera prévue pour étudier les crédits susmentionnés le MARDI 27 novembre 1979, à 20 heures.

Le jeudi 29 novembre 1979, à 9 h 30

Crédit 1 sous la rubrique TRANSPORTS

L'honorable Donald Mazankowski, ministre des Transports, sera présent.

Le Comité recommande en outre que le ministre des Transports soit disponible pour comparaître devant le Comité le JEUDI 6 décembre 1979, à 15 h 30 et le VENDREDI 7 décembre 1979, à 9 h 30, relativement au Budget principal sous la rubrique TRANSPORTS.

3. Que le président soit autorisé à modifier le calendrier ci-dessus selon la disponibilité des témoins.

M. Lumley appuyé par M. Towers, propose,—Que le DEUXIÈME RAPPORT du Sous-comité du programme et de la procédure soit adopté.

Le débat s'engage;

Sur motion de M. Harquail, appuyé par M. Ellis, il est convenu,—Que le Rapport du Sous-comité soit modifié, en reportant la séance devant avoir lieu le VENDREDI 23 novembre 1979, à 9 h 30, pour étudier les crédits 1 et 5 sous la rubrique POSTES, au MARDI 27 novembre 1979, à 20 heures, et, si nécessaire, qu'une séance ait lieu le MARDI 4 décembre, à 11 heures.

La motion principale, modifiée, mise aux voix, est adoptée.

Il est convenu,—Que les crédits 1 et 5 sous la rubrique TRANSPORTS soient réservés.

By unanimous consent, the Chairman called Votes 10, 15, 20, 25, 30, 35, 40, L45, L50 and L55—Marine Transportation Program under TRANSPORT.

The Minister made a statement.

The Minister and the witnesses answered questions.

It was agreed,—That the Committee consider the same Votes relating to Marine Transportation Program under TRANSPORT on FRIDAY, November 9, 1979 at 9:30 a.m. and Vote 1 under TRANSPORT on TUESDAY, November 13, 1979 at 8:00 p.m.

At 1:00 o'clock p.m. the Committee adjourned until 3:30 o'clock p.m. THURSDAY, November 8, 1979.

Du consentement unanime, le président met en délibération les crédits 10, 15, 20, 25, 30, 35, 40, L45, L50, et L55—Programme des transports par eau sous la rubrique TRANSPORTS.

Le ministre fait une déclaration.

Le ministre et les témoins répondent aux questions.

Il est convenu,—Que le Comité étudie les mêmes crédits portant sur le Programme des transports par eau sous la rubrique TRANSPORTS, le VENDREDI 9 novembre 1979, à 9 h 30, et le crédit 1 sous la rubrique TRANSPORTS, le MARDI 13 novembre 1979, à 20 heures.

A 13 heures, le Comité suspend ses travaux jusqu'au JEUDI 8 novembre 1979, à 15 h 30.

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(*Recorded by Electronic Apparatus*)

Tuesday, November 6, 1979

• 1113

[*Texte*]

The Chairman: Gentlemen, ladies, I wonder if we might come to order.

Before we proceed with the matters before us on the agenda, I think it is appropriate that we take note that this is the first sitting of the Standing Committee on Transport and Communications to be held in this room in a great number of years.

Some hon. Members: Hear, hear!

The Chairman: We are pleased with the interventions of the Minister and of the officials and staff of the House of Commons for accommodating us in this historic Railway Committee Room in which so much of this Committee's history has been formed and taken place, and, as well, that of our country and our nation.

Gentlemen, our Order of Reference dated Monday, October 15, 1979 reads as follows:

> *Ordered,*—That Votes 1 and 5 relating to the Post Office Department; and
>
> That Votes 1, 5, 10, 15, 20, 25, 30, 35, 40, L45, L50, L55, 60, 65, L75, 80, 85, 90, 95, 100, 105, L110, L115, 120, 125 and 130 relating to the Department of Transport, for the fiscal year ending March 31, 1980, be referred to the Standing Committee on Transport and Communications.

I think a copy of the Minutes of the Subcommittee on Agenda and Procedure has been distributed to zone.

• 1115

Mr. Lumley: I move that the report of the Subcommittee on Agenda and Procedure be adopted.

Mr. Towers: I second the motion.

The Chairman: I would make one or two observations with regard to the report before I ak for its adoption. I would draw your attention to the very last item: 3. "That the Chairman be authorized to adjust the above schedule to accommodate availability of witnessess."

Members of the Committee, I should bring to your attention that it may not be possible for the Minister of Transport to be with us this coming Friday; as well, to the possibility of a slight change in the invitation we have extended to the Postmaster General to respond to his estimates.

Mr. Lumley: Mr. Chairman, since the minister will not be here Friday as originally scheduled, have you given some thought to having someone else here? We do not want to lose the slot. Or are we still tied down to the number of open slots that our clerk originally gave us now that we are in the Railway Committee room?

The Chairman: We have been advised that while we have returned to our own room and need not necessarily be forced out precisely at 11:00 a.m., or whatever would dictate at other hours because of the need by other committees to occupy the space, we are still nevertheless locked in to the block system.

TÉMOIGNAGES

(*Enregistrement électronique*)

Le mardi, 6 novembre, 1979

[*Traduction*]

Le président: Mesdames et messieurs, la séance est ouverte.

Avant de passer à l'ordre du jour, je pense utile de signaler qu'il s'agit ici de la première séance du Comité permanent des transports et des communications tenue dans cette salle, depuis de nombreuses années.

Des voix: Bravo.

Le président: Nous devons donc remercier le ministre et les responsables de son ministère et de la Chambre des communes d'avoir obtenu pour nous cette salle historique du comité des chemins de fer, qui a vu se dérouler de nombreux événements de l'histoire de notre pays.

Notre mandat, du 15 octobre 1979, est le suivant:

> *Il est ordonné:* Que les crédits 1 et 5 concernant le ministère des Postes et
>
> Les crédits 1, 5, 10, 15, 20, 25, 30, 35, 40, L45, L50, L55, 60, 65, L75, 80, 85, 90, 95, 100, 105, L110, L115, 120, 125 et 130 concernant le ministère des Transports pour l'année financière se terminant le 31 mars 1980 soient renvoyés devant le Comité permanent des transports et des communications.

Je pense que vous avez tous reçu un exemplaire du procès-verbal de la réunion du sous-comité de la procédure.

M. Lumley: Je propose l'adoption du rapport du Sous-comité de la procédure.

M. Towers: J'appuie la motion.

Le président: J'aimerais faire une ou deux remarques avant l'adoption du rapport. Je voudrais en effet attirer votre attention sur le dernier point, qui est le suivant: 3. «Que le président soit autorité à modifier le programme ci-dessus en fonction de la disponibilité des témoins».

Je dois donc attirer l'attention des membres du Comité sur le fait que le ministre des Transports ne pourra venir témoigner vendredi. En outre, il est possible qu'il y ait une légère modification dans l'invitation que nous avons adressée au ministre des Postes, pour qu'il témoigne sur son budget.

M. Lumley: Puisque le ministre ne sera pas ici vendredi, comme prévu, monsieur le président, avez-vous envisagé de convoquer quelqu'un d'autre? Il faudrait éviter de perdre cette séance. En outre, sommes-nous limités au nombre de séances prévues à l'origine par notre greffier, maintenant que nous siégeons dans cette salle du Comité des chemins de fer?

Le président: On nous a indiqué que bien que nous soyions revenus dans notre propre salle de comité et bien que nous ne soyions pas nécessairement obligés de quitter les lieux à 11 h 00 du matin parce que d'autres comités siégeraient après nous, nous devons quand même respecter le système global mis

[*Text*]

So it does not, as far as we can determine at this point, Mr. Lumley, permit additional meetings. I think that is a matter that can be worked out. I think the newness of the position we find ourselves in will lend us some flexibility with regard to that. For the balance of this week I think we will have to proceed on the assumption that extra meetings will not be possible.

Mr. Lumley: Mr. Chairman, if that in fact is the case for the rest of the Committee hearings I would not want to lose one of our slots. Maybe at the end of this meeting we could sit down and discuss whom we could possibly put in on Friday to replace the slot that was originally scheduled for the minister.

Mr. Harquail: I move that the report of the Subcommittee on Agenda and Procedure be amended.

Mr. Chairman, if I may take a moment to speak to the amendment to get it on the record, I would like to ask the steering committee and yourself to bear in mind, when we are slotting for the minister, to try to avoid Friday. Monday evening, Tuesday, Wednesday, Thursday, but Fridays I think you will find a goodly number of members are involved with transportation in another way, that they are going back to their constituencies. I would like to ask the co-operation of the Committee, if we are going to have the minister, that we have him here Monday, Tuesday, Wednesday or Thursday, and try to avoid as much as possible having the Minister of Transport on Friday morning.

• 1120

The Chairman: Maybe your steering committee will take note of that Mr. Harquail. Thank you for the observation.

Mr. Harquail: Thank you, Mr. Chairman.

Amendment agreed to.

Subcommittee Report, as amended, agreed to.

(See *Minutes of Proceedings*)

The Chairman: thank you very much, gentlemen.

Mr. Minister, it is now my pleasure to welcome you so that we might consider Votes 1 and 5 under Transport.

I am sorry. Before I welcome you, Minister—I will learn the roles here one of these days—is it agreed that the Committee stand Votes 1 and 5 so that we might consider Votes 10, 15, 20, 25, 30, 35, 40, L45, L50 and L55 Marine Transportation Program under Transport.

Is it the wish of the Committee that we consider all these votes together?

Some hon. Members: Agreed.

Votes 1 and 5 allowed to stand.

The Chairman: You will find, gentlemen, these votes listed in your Blue Book on pages 28-16 to 28-37.

TRANSPORT

A—Department—Marine Transport Program

Budgetary

Vote 10—Marine Transportation—Operating expenditures—$213,837,000

[*Translation*]

au point pour les comités. Nous n'aurons donc pas la possibilité, à mon avis, d'avoir des réunions supplémentaires. C'est toutefois une question que nous pouvons poser aux responsables, étant donnée la nouveauté de notre présence dans cette salle. Mais pour la fin de cette semaine, il faut considérer qu'il ne sera pas possible d'avoir d'autres réunions.

M. Lumley: Si tel est le cas, monsieur le président, je crois qu'il faut éviter de perdre les séances qui nous sont attribuées. Nous pourrions peut-être nous réunir, à la fin de cette séance, pour voir s'il serait possible d'avoir un autre témoin, vendredi, pour remplacer le ministre.

M. Harquail: Je propose l'amendement du rapport du sous-comité de la procédure.

Si vous le permettez, monsieur le président, je voudrais expliquer mon amendement. J'aimerais demander au Comité directeur et à vous-mêmes d'essayer d'éviter de convoquer le ministre le vendredi. Je crois que rien n'empêche de le convoquer un lundi soir, un mardi, un mercredi ou un jeudi mais vous savez que beaucoup de députés sont en déplacement, le vendredi, dans leur circonscription. Je demande donc aux membres du Comité de coopérer et de convoquer le ministre un jour autre que le vendredi, dans toute la mesure du possible.

Le président: Le comité directeur prendra note de vos remarques, monsieur Harquail. Je vous en remercie.

M. Harquail: Merci, monsieur le président.

L'amendement est adopté.

Le rapport du sous-comité est adopté tel qu'amendé.

(voir le procès-verbal)

Le président: Merci beaucoup messieurs.

Monsieur le ministre, j'ai maintenant le plaisir de vous accueillir. Nous allons étudier les crédits 1 et 5 du ministère des Transports.

Veuillez m'excuser, j'ai oublié quelque chose. Ne vous inquiétez pas, je connaîtrai bientôt le système. Êtes-vous d'accord pour réserver les crédits 1 et 5, pour que nous puissions étudier les crédits 10, 15, 20, 25, 30, 35, 40 L45, L50 et L55, du Programme des transports par eau?

Êtes-vous d'accord pour que nous procédions à l'étude de tous ces crédits en même temps?

Des voix: D'accord.

Les crédits 1 et 5 sont réservés.

Le président: Vous trouverez ces crédits dans le Livre bleu, aux pages 28-17 à 28-37.

TRANSPORTS

A—Ministère—Programme des transports par eau

Budgétaire

Crédit 10—Transports par eau—dépenses de fonctionnement—$213,837,000

[*Texte*]

Vote 15—Marine Transportation—Capital expenditures—$41,629,000

Vote 20—Payment to the Atlantic Pilotage Authority upon application by the Minister—$231,000

Vote 25—Payment to the Canarctic Shipping Company, Limited to be applied by the Company—$3,341,000

Vote 30—Payment to the Great Lakes Pilotage Authority, Ltd. upon application—$197,000

Vote 35—Payment to the Jacques-Cartier and Champlain Bridges Inc.—$1,832,000

Vote 40—Payment to the National Harbours Board for expenditures made—$3,400,000

Nonbudgetary

Vote L45—Loan to the Hamilton Harbour Commission in accordance with terms and conditions—$560,000

Vote L50—Loan to the Nanaimo Harbour Commission, in accordance with terms and conditions—$3,500,000

Vote L55—Advances to the National Harbours Board, subject to the provisions of Section 29—$21,850,000

The Chairman: Mr. Minister, it is my privilege to welcome you to our meeting. The Honourable Robert Howie, as you know, is the Minister of State for marine matters. Again this is a bit of an historic occasion in respect to Transport. I invite the Minister to make the first ministerial comments before this Committee back in our traditional rooms, and as well to take the opportunity Mr. Minister, to introduce the supporting staff you have with you.

Hon. Robert Howie (Minister of State (Transport)): Thank you very much, Mr. Chairman. I have copies of my very brief remarks.

Mr. Chairperson, madam, gentlemen. It is very brief. The Marine estimates which we are to consider today consist of the spending requirements of the Canadian Marine Transportation administration which is comprised of the Canadian Coast Guard and several Crown corporations—namely the St. Lawrence Seaway Authority, National Harbours Board and four pilotage authorities, as well as the Jacques-Cartier and Champlain Bridges Inc., for which funds are requested of Parliament. I should add that these amounts do not represent the total spending of these units since a significant portion of the funding is generated by their own revenues.

Before discussing the 1979-80 Marine Transportation main estimates, I would like to mention two innovations in the presentation of these estimates.

The first is the consolidation of the Marine Transportation Program in one section of the Main Estimates. This consolidated presentation should greatly assist you in the review of the Marine Transportation Program. Previously the St. Lawrence Seaway Authority, National Harbours Board and the four pilotage authorities were shown separately in the Blue Book of Estimates.

The second innovation is the 1979-80 Main Estimates supplement, prepared by the administratin and made available to members of the Committee to provide supportive information

[*Traduction*]

Crédit 15—Transports par eau—dépenses en capital—$41,629,000

Crédit 20—Paiement à l'administration de pilotage de l'Atlantique, sur demande du ministre—$231,000

Crédit 25—Paiement à la *Canarctic Shipping Company Limited*, pour utilisation par la société—$3,341,000

Crédit 30—Paiement à l'Administration de pilotage des Grands Lacs, sur demande—$197,000

Crédit 35—Paiement à la Jacques-Cartier and Champlain bridges, Inc.—$1,832,000

Crédit 40—Paiement au Conseil des ports nationaux à l'égard des dépenses faites—$3,400,000

Non budgétaire

Crédit L45—Prêt à la Commission du port de Hamilton, selon les conditions approuvées $560,000.

Crédit L50—Prêt à la Commission du port de Nanaimo, selon les conditions approuvées—$3,500,000

Crédit L55—Avances au Conseil des ports nationaux, sous réserve des dispositions de l'article 29—$21,850,000

Le président: Monsieur le ministre, c'est avec grand plaisir que je vous accueille au sein de ce comité. Comme vous le savez, l'honorable Robert Howie est ministre d'État chargé des questions maritimes. Je vais maintenant demander au ministre de nous faire sa première déclaration, dans cette salle historique, et également de nous présenter les personnes qui l'accompagnent.

L'honorable Robert Howie (ministre d'État (Transports)): Merci beaucoup, monsieur le président. J'ai des exemplaires du texte de ma déclaration.

Ma déclaration sera très brève monsieur le président. Le budget que nous examinons aujourd'hui concerne les besoins financiers de l'Administration canadienne du transport maritime, qui est composée de la garde côtière et de plusieurs sociétés de la couronne, notamment l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent, le Conseil des ports nationaux, les quatre administrations de pilotage et la Jacques-Cartier and Champlain bridges Inc. J'ajoute que les sommes demandées ne représentent pas le budget total de ces organismes, puisqu'une parte importante est fournie par leurs recettes propres.

Avant d'analyser le Budget principal du Programme des transports par eau pour 1979-1980, j'aimerais signaler deux innovations dans la présentation du budget.

La première concerne le regroupement du Programme des transports par eau dans une seule section du Budget principal. Cette présentation devrait vous permettre d'obtenir une vue globale du Programme des transports par eau. Antérieurement, l'administration de la Voie maritime du Saint-Laurent, le Conseil des ports nationaux et les quatre administrations de pilotage étaient présentées séparément dans le Livre bleu.

La deuxième innovation concerne le supplément au Budget principal, pour 1979-1980, préparé par l'Administration et mis à la disposition des membres du comité, pour leur fournir des

[*Text*]

on a wide range of policy and operational activities realted to marine transportation.

The supplement provides a broad outline of the administration's objectives and relates them to its historical, current and anticipated financial requirements. This supplement should lead to a fuller appreciation of the over-all scope of the marine administration by providing details of the total revenues and expenses of all its components, not only the amounts on which Parliament is asked to vote in the estimates.

Two additional votes are included in the 1979-80 Estimates. Vote 25 is the payment to Canarctic Shipping Company, Limited. The Marine administration, on behalf of the federal government, jointly with a consortium of private shipping interests operates the 28,000 ton bulk carrier *MV Arctic*. The primary task of this vessel is to further the development of Canadian expertise in cargo ship icebreaker technology and to develop the feasibility of extending the arctic navigation season.

The federal government is committed to covering the operating deficit of this vessel estimated to be between $3 and $5 million a year during the initial years of operation. The capital cost of the vessel was financed by a 15-year lease agreement with private industry.

Vote 35 provides funds for the operation of the Jacques Cartier and Champlain bridges in Montreal which were transfered from the National Harbours Board to the St. Lawrence Seaway Authority in November of 1978.

Mr. Harquail: Mr. Chairman, I am very reluctant to interrupt the Minister, Mr. Chairman, but there was mention of a copy of his statement and I would like to follow along with the Minister. We do not have a copy of his statement here.

• 1125

Mr. Lapointe: There is only one language . . .

The Chairman: I might indicate to the Committee that I consulted and because the statement was not translated, perhaps because of lack of time, I think it might be inappropriate to distribute it and I would ask the members to bear with us.

M. Deniger: Monsieur le président, sur le même rappel au Règlement. C'est la deuxième réunion du comité qu'on tient et cela fait deux foix qu'on nous présente un document dans une seule des deux langues officielles. Je ne veux pas vous faire un reproche, mais je suis certain, connaissant votre ouverture d'esprit, que vous allez insister auprès des fonctionnaires pour que cet incident malheureux, dans le contexte qu'on vit actuellement en politique, ne se reproduise pas.

The Chairman: I might indicate to the member that the Minister's office was asked if it could be made available in both languages. That obviously has not happened. I think it is inappropriate for me to apologize for the Minister and I am not doing that. I am reassuring the members that in every instance where papers are to be used it will be the practice,

[*Translation*]

informations complémentaires sur un grand nombre d'activités opérationnelles et de politiques générales concernant les transports par eau.

Le supplément comprend une définition générale des objectifs de l'administration, dans le contexte de ses besoins financiers passés, présents et à venir. Il devrait donc vous permettre de mieux comprendre la portée globale des activités de l'Administration, en vous fournissant le détail de ses recettes et dépenses totales.

Deux crédits supplémentaires figurent au budget de 1979-1980. Le crédit 25 concerne un paiement à la Société *Canarctic Shipping Company Limited*. L'administration du transport maritime, au nom du gouvernement fédéral et avec la participation d'un groupement d'entreprises de transport privées, gère le transporteur de 28,000 tonnes *MV Arctic*. La fonction essentielle de ce navire est d'effectuer des recherches sur la technologie des brise-glace transporteurs de marchandises et d'étudier la possibilité de prolonger la saison de navigation dans l'arctique.

Le gouvernement fédéral s'est engagé à couvrir le déficit opérationnel de ce navire, évalué entre trois et cinq millions de dollars par an, pendant les premières années de son activité. Le coût en capital du navire a été financé au moyen d'un bail de 15 ans signé avec des entreprises privées.

Le crédit 35, quant à lui, fournit des fonds aux ponts Jacques-Cartier et Champlain, à Montréal, dont la responsabilité a été transférée du Conseil des ports nationaux à l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent, en novembre 1978.

M. Harquail: J'hésite beaucoup à interrompre le ministre, monsieur le président, mais il a dit qu'il avait des exemplaires de sa déclaration. De notre côté, nous n'en avons pas reçu.

M. Lapointe: Nous ne l'avons que dans une seule langue . . .

Le président: Je signale au Comité que puisque la déclaration n'a pas été traduite, peut-être par manque de temps, j'ai pensé qu'il serait inopportun d'en distribuer des exemplaires aux membres du Comité.

Mr. Deniger: Mr. Chairman, on the same point of order. This is the second meeting of this Committee and it is the second time that we are provided with a document in only one of the official languages. I would not want to hold that against you but I would like to be assured, and I know how open-minded you are about this, that you will urge the officials of the department to take steps so that this unfortunate incident political situation.

Le président: Je précise que l'on avait demandé au bureau du Ministre de produire le document dans les deux langues. Il est évident que cela n'a pas été possible et je n'ai certainement pas l'intention de vous présenter des excuses au nom du Ministre. Je tiens simplement à rassurer les députés: chaque fois que des documents seront utilisés, le président insistera,

[*Texte*]

indeed in the past has been the practice, for the Chair to insist the documents be prepared in both languages. Mr. Lapointe.

M. Lapointe: Monsieur le président, je voudrais tout simplement dire quelques mots pour vous féliciter de ne pas avoir distribué ce document qui était dans une seule des langues officielles.

The Chairman: Mr. Minister, I wonder whether you might care to continue.

Mr. Howie: Thank you very much. Thank you very much for your indulgence, gentlemen, and for your comments. Quite frankly our problem was time constraints. As you know, I was asked only a few days ago to be here. And I do assure you that all our documentation will indeed be in both official languages. I will have my comments translated into French for you. I will be very happy to do that. Thank you very much for drawing this to my attention.

The net expenditures and loan requirements for marine administration for which I am responsible total $304.7 million. These figures show total spending estimates to be down by $13 million from those of 1978-79. Spending on operations and maintenance at $213.8 million is only 6 per cent above that of the previous year while capital spending will be reduced by $30.4 million, reflecting the completion of the R-class icebreaker project during the year. The second icebreaker, the Canadian Coast Guard Ship Franklin, was delivered in June of this year.

There are no new major Coast Guard capital expenditures forecasted and 1979-80 spending reflects funding for existing programs only which indicates the maritime administration is practising the restraint required at this time and maintaining control over its costs as well as attempting to increase its operating efficiency.

Major projects of the National Harbours Board in 1979-80 funded by government loans and from internal sources include: Halifax Container Terminal 11, $10.4 million; Trois Rivieres North Shore reconstruction, $5.4 million; Churchill dredging, $2 million; Vancouver Centennial Container Terminal, $2.3 million; and the Prince Rupert Roll-on, Roll-Off Ramp, $1.3 million.

The St. Lawrence Seaway Authority research and development program includes the study of the concept of a marine shunter to improve the practical capacity of the Welland Canal which is expected to be reached the latter part of the nineteen eighties.

Mr. Chairman, I would be happy to answer questions which your Committee may wish to raise on these matters and, before that perhaps, if you would not mind, I would like you to introduce the departmental officials who are with us this morning.

[*Traduction*]

comme par le passé, pour qu'ils soient fournis dans les deux langues officielles. Monsieur Lapointe.

Mr. Lapointe: I only want to congratulate you, Mr. Chairman, not having distributed this document which is available in only one of the official languages.

Le président: Voulez-vous poursuivre, monsieur le ministre?

M. Howie: Merci beaucoup. Je vous remercie de votre compréhension, messieurs les membres du Comité. Je dois vous dire que nous avons eu un problème de temps. Comme vous le savez, il y a quelques jours seulement qu'on m'a demandé de venir témoigner devant votre Comité. Je puis vous assurer qu'à l'avenir tous les documents seront fournis dans les deux langues officielles. Je ferai d'ailleurs traduire mes remarques en français, pour qu'elles soient mises à votre disposition. Merci d'avoir attiré mon attention sur ce problème.

Les dépenses nettes et les prêts requis par l'Administration des transports par eau, dont je suis responsable, représentent un total de 304.7 millions de dollars. Ce chiffre reflète les prévisions totales de dépenses qui ont baissé de 13 millions de dollars par rapport à celles de 1978-1979. Les dépenses opérationnelles et d'entretien qui sont de 213.8 millions de dollars, ne sont que de 6 p. 100 supérieures à celles de l'année précédente, alors que les dépenses de capital seront réduites de 30.4 millions de dollars, ce qu'il faut attribuer à la fin du projet de brise-glace de catégorie R en cours d'année. En effet, le deuxième brise-glace, le navire Franklin de la garde côtière canadienne, a été livré en juin de cette année.

On ne prévoit pas de nouvelles dépenses en capital importantes pour la garde côtière et le budget de 1979-1980 ne concerne donc que le financement de programmes existants. Ceci témoigne de la volonté de restrictions budgétaires de l'Administration du transport maritime et du contrôle que l'on doit exercer sur ces coûts, tout en améliorant l'efficacité opérationnelle.

En 1979-1980 les principaux projets de la Commission des ports nationaux, financés par des prêts gouvernementaux et par des fonds internes, comprennent le quai numéro 11 de conteneurs du port d'Halifax, 10.4 millions de dollars; la reconstruction de la rive nord de Trois-Rivières, 5.4 millions de dollars; les élévateurs à grain et le quai de Montréal-Racine, 12 millions de dollars; le dragage de Churchill, 2 millions de dollars; le quai de conteneurs Centennial de Vancouver, 2.3 millions de dollars, et la rampe de Prince Rupert, 1.3 million de dollars.

Le programme de recherche et de développement de l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent comprend l'étude d'un système maritime destiné à accroître la capacité pratique du canal Welland; cette étude devrait être terminée vers la fin des années 1980.

Monsieur le président, je serai maintenant heureux de répondre aux questions des membres du Comité et, si vous me le permettez, je vais également vous présenter les hauts fonctionnaires qui m'accompagnent.

[*Text*]

The Chairman: If you would, Mr. Minister.

Mr. Howie: On my right is Gordon M. Sinclair, the Marine Administrator and seated behind me is Mr. Pierre A. Franche, Chairman, National Harbours Board; Mr. Paul Normandeau, President, St. Lawrence Seaway Authority; Ran Quail, Deputy Commissioner, Canadian Coast Guard; Mr. Ed Budd, Director General, Finance, Marine Administration, and Roger Marchand, Director General, Water Transport Assistance Directorate. Mr. Marchand has some knowledge of CN marine in case anyone wanted to direct questions to him. That is not within the marine administration. Our ferry service is regarded as surface transport. But he is here.

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

• 1130

Mr. Lumley: Thank you, Mr. Chairman.

First of all, I from our side want to welcome the honourable Minister to this meeting and wish him well in this new capacity.

I want to reiterate what my colleagues have stated about statements made by the Minister's Department, or information, coming in both official languages. This is twice it has happened, Mr. Minister, and we hope it will be rectified from this moment on.

Mr. Minister, through you, Mr. Chairman, I would like to ask if you could outline for the Committee your responsibilities as Minister of State responsible for Transport in conjunction with the actual Minister of Transport.

Mr. Howie: I am responsible for the operation of the National Harbours Board and its ports, for the St. Lawrence Seaway, for the Canadian Coast Guard and its ice-breaking service, and for the four pilotage authorities.

Mr. Lumley: Mr. Minister, what level of signing authority do you have?

Mr. Howie: The fountain of my signing authority is the order passed by Cabinet. It is a delegation of authority from the Minister of Transport to me in this specific field, and it is approved by the Cabinet and the Governor General in Council.

Mr. Lumley: Are you saying that signing authority is flexible; there is no specific limit on when you have to defer to the Minister of Transport?

Mr. Howie: My authority exists only in the field I have described to you. I have no general authority for the rest of the department, except when the Minister is away, as he was yesterday, he delegates authority to me for the whole department.

Mr. Lumley: So you have signing authority for anything over and above what you have been assigned, providing the Minister delegates it.

Mr. Howie: Yes, sir.

Mr. Lumley: The St. Lawrence Seaway, since it comes under your jurisdiction—during the election campaign, your party made several comments on the increase in tolls, and

[*Translation*]

Le président: Je vous en prie, monsieur le ministre.

M. Howie: A ma droite se trouve M. Gordon M. Sinclair, administrateur des transports maritimes; derrière moi, M. Pierre A. Franche, président de la Commission des ports nationaux; M. Paul Normandeau, président de l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent; M. Ran Quail, commissaire adjoint de la garde côtière canadienne; M. Ed Budd, directeur général des finances de l'Administration des transports maritimes; M. Roger Marchand, directeur général de la Direction d'aide aux transports par eau. Je pourrais préciser que M. Marchand connaît également les activités maritimes du CN, au cas où cela intéresserait quelqu'un.

Le président: Merci, monsieur le ministre. Monsieur Lumley.

M. Lumley: Merci, monsieur le président.

Tout d'abord, au nom de mes collègues, je tiens à faire part au nouveau ministre de mes meilleurs vœux de réussite.

Par ailleurs, je tiens à réitérer ce qui a déjà été dit au sujet des documents préparés par le ministère qui en principe, doivent paraître dans les deux langues officielles. Cela fait déjà deux fois que cela se produit et j'espère que ce sera a dernière.

Pourriez-vous nous expliquer vos attributions en votre qualité de ministre d'État chargé des transports, par opposition au ministre des Transports lui-même.

M. Howie: Les institutions suivantes relèvent de ma compétence: le Conseil des ports nationaux et tous les ports qui en relèvent, la Voie maritime du Saint-Laurent, la Garde côtière canadienne et ses services de brise-glaces, ainsi que les quatre administrations de pilotage.

M. Lumley: Pour quels montants pouvez-vous engager le ministère?

M. Howie: Tout dépend du Cabinet. Le ministre des Transports me délègue ses pouvoirs dans ce domaine, délégation qui doit être approuvée par le Conseil des ministres et le gouverneur général en conseil.

M. Lumley: Vous voulez dire que les plafonds ne sont pas clairement précisés?

M. Howie: Seuls les secteurs que j'ai énumérés relèvent de ma compétence. En ce qui concerne les autres secteurs du ministère, ce n'est qu'en l'absence du ministre que je suis compétent, ce qui a été le cas hier notamment.

M. Lumley: Vous pouvez donc engager le ministère dans des domaines autres que ceux qui vous sont spécifiquement attribués, à condition que le ministre vous délègue ses pouvoirs?

M. Howie: C'est exact.

M. Lumley: Lors de la campagne électorale, votre parti a fait plusieurs déclarations concernant la Voie maritime du Saint-Laurent évoquant notamment la possibilité de relever les

[*Texte*]

several statements were made about the possibility of rolling back Phase Two of the tolls and not proceeding with Phase Three. I wonder, Mr. Minister, if you could advise us, since there has been no statement on Phase Two, whether we can assume Phase Two is now a *fait accompli* and you are not planning on rolling back the Phase Two increase?

The Chairman: Mr. Minister.

Mr. Howie: That is the increase due in April of 1980, I believe.

Mr. Lumley: No, Phase Two was in April, 1979.

Mr. Howie: We have no plans to roll back that increase.

Mr. Lumley: So Phase Two is *fait accompli*. What about Phase Three?

Mr. Howie: We have no current plans to roll back the April 1980 increase. We have, however, plans to form a St. Lawrence Seaway advisory council, and I would expect that would be a subject for discussion on the part of the council. The complicating factors are that the final phase of the increase is reflected in an international agreement and the ultimate decision would be on whether it would be financially possible, given the requirement of the Seaway to endeavour to make ends meet and to balance its books.

My prediction would be, quite frankly, that it would not be possible to delete that April 1980 increase.

Mr. Lumley: So we can assume Phase Three, the April 1, 1980 increase, will go ahead as earlier announced by the former government and contrary to what you and your colleagues stated would happen during the election campaign.

Mr. Howie: I think that is a fair statement, and my answer to your question would be yes. But it would be yes based on the facts known to me today. If the Seaway council develops additional facts, then of course it could be changed and I will inform you of it.

Mr. Lumley: Speaking about the Seaway advisory council, when do you plan on implementing this council?

Mr. Howie: It is in the formative stages right now. The structure is just about complete, but not fully complete. As soon as the structure is complete, we will bring it forward and then we will attempt to put in place the players.

Mr. Lumley: Can we have a little more elaboration on the players, Mr. Minister—not necessarily specific names, but the areas of responsibility they will have and where they will be coming from?

Mr. Howie: I cannot at this point, no.

• 1135

Mr. Lumley: For example, in the Speech from the Throne, it was mentioned that they would talk about the users. There was great emphasis given to the users of the Seaway. Hopefully, consideration will be given to people other than just have a direct usage of the Seaway. There are people who live along Mr. Ellis' constituency, my constituency, who feel the impact of any decision made about the seaway so, hopefully, people from the general public with environmental concerns about the

[*Traduction*]

droits de péage, d'annuler la Phase II et de ne pas mettre en œuvre la Phase III des péages. Comme rien n'a été dit jusqu'à présent au sujet de la Phase II, j'aimerais savoir s'il faut considérer que celle-ci a été entérinée et que les majorations prévues n'ont pas été annulées.

Le président: Monsieur le Ministre.

M. Howie: Il s'agit de l'augmentation qui devait entrer en vigueur au mois d'avril 1980, n'est-ce pas?

M. Lumley: En avril 1979.

M. Howie: Cette augmentation ne sera pas annulée.

M. Lumley: La Phase II est donc bien un fait accompli. Qu'en est-il de la Phase III?

M. Howie: Nous ne comptons pas annuler les augmentations prévues pour avril 1980. Cependant, le Conseil consultatif pour la Voie maritime du Saint-Laurent qui sera constitué examinera sans doute ce problème. Il ne faut pas oublier que la troisième tranche de cette augmentation fait l'objet d'un accord international; la décision définitive quant à la troisième tranche d'augmentation dépendra donc de la situation financière de la Voie maritime.

Je ne pense pas pour ma part qu'il soit possible d'annuler les augmentations prévues pour avril 1980.

M. Lumley: Ce qui veut dire que la troisième tranche d'augmentation entrera en vigueur, comme prévu, le 1er avril 1980, conformément aux déclarations de l'ancien gouvernement et contrairement à ce que vous et vos collègues prétendiez durant la campagne électorale.

M. Howie: C'est exact, dans la conjoncture actuelle. Si le Conseil consultatif trouve des éléments nouveaux, cela pourrait changer la situation et je vous tiendrai au courant.

M. Lumley: Quand ce Conseil consultatif sera-t-il mis sur pied?

M. Howie: Les plans sont pratiquement terminés. Ensuite il s'agira d'en nommer les membres.

M. Lumley: Pourriez-vous nous dire quelles questions ils seront chargés d'étudier, et dans quels secteurs vous comptez recruter ces personnes?

M. Howie: Je ne peux pas vous répondre pour le moment.

M. Lumley: On a mentionné dans le discours du trône la possibilité de consulter les utilisateurs de la voie maritime, j'espère que l'on tiendra compte également des personnes intéressées qui n'utilisent pas directement la voie maritime. Ainsi les habitants de la circonscription de M. Ellis et ceux de la mienne se ressentent certainement de toute décision concernant la voie maritime; j'espère que l'on tiendra également compte de l'avis du grand public qui se préoccupe des réper-

[*Text*]

Seaway—hopefully they will be included, not just the people that use the seaway.

Has that been given consideration although it was not mentioned in the Throne speech?

Mr. Howie: Yes. And it is a very good suggestion.

Mr. Lumley: Why did you not go ahead with the board?

Mr. Howie: I felt that the experience of the council would be very useful and that we could graduate from there to an amendment to the Act, which would have to include a lot of other things to bring it up to date, and move into a board of directors. That is the ultimate goal.

Mr. Lumley: Why did you not just go to a board of directors?

Mr. Howie: We wanted the experience with the council first.

Mr. Lumley: If the experience with the council does not work out, then you will not be going ahead with the board of directors?

Mr. Howie: No, I would expect that the experience with the council has problems and we should solve the problems and then move to the board of directors.

Mr. Lumley: Since we have changed our time allotment to ten minutes for each speaker, Mr. Chairman, I just want to get into the development of the deep sea fleet, which I would assume would come under the responsibility of the Minister—And obviously one initiated by the present Chairman.

You have stated that the development will be encouraged by providing tax incentives and deferrals. Would the Minister care to elaborate what kind of tax incentives and deferrals he has contemplated?

The Chairman: Mr. Minister.

Mr. Howie: Thank you. The gradual movement toward the implementation of a deep sea fleet is involving ongoing consultations with a large number of people and organizations. We started out with the 67 on our original list and it has grown quite dramatically from there. And we are discussing with them the appropriate incentives that they feel would move them to move in the direction of developing a deep sea fleet for Canada in that regard.

Mr. Lumley: Mr. Chairman, I wonder if the Minister would care to elaborate on some of the major incentives that he is contemplating.

Mr. Howie: I would really cannot at this point because we have had a wide range of input and suggestions as to incentives that would be found attractive. And we have related also, of course, to the Department of Finance and resources that they are prepared to put into it in our inter-departmental relations that are going on at the same time, too.

Mr. Lumley: Mr. Chairman, I wonder if the Minister could inform us whether the Department of Finance still have the same strenuous objections they had to incentives of the nature proposed as they once had.

Mr. Howie: Has the Department of Finance got the same objections? I do not know what they were before.

[*Translation*]

cussions écologiques de la voie maritime; espérons qu'on les écoutera aussi.

Y avez-vous réfléchi bien qu'on n'en ait pas parlé dans le discours du trône?

M. Howie: Oui, et c'est une excellente idée.

M. Lumley: Pourquoi le conseil d'administration n'est-il toujours pas en place?

M. Howie: Je tiens à connaître d'abord les conclusions du conseil consultatif, ce qui nous permettra ensuite de modifier la loi laquelle a besoin de nombreuses mises à jour. Éventuellement on constituera un conseil d'administration.

M. Lumley: Pourquoi n'avez-vous pas commencé par là?

M. Howie: Nous avons décidé de commencer par le conseil consultatif.

M. Lumley: Si ce conseil ne nous donne pas les résultats escomptés, est-ce que le conseil d'administration sera mis en place?

M. Howie: Non, je pense qu'il faudra d'abord résoudre les problèmes qui nous seront signalés par le conseil; c'est ensuite seulement que l'on formera le conseil d'administration.

M. Lumley: Puisque nous avons chacun 10 minutes de temps de parole, je veux aborder maintenant la question d'une flotte de haute mer ce qui, je présume, relève de la compétence du ministre; la question a d'ailleurs été soulevée par l'actuel président.

Vous avez dit que la formation de cette flotte serait encouragée par des stimulants et abattements fiscaux. Pouvez-vous nous donner plus de détails à ce sujet.

Le président: Monsieur le ministre.

M. Howie: Une série de consultations se poursuivent actuellement avec de nombreuses personnes et d'organismes en vue de la création éventuelle d'une flotte de haute mer. A l'origine, nous avions une liste de 67 personnes ou organismes à consulter, mais depuis ce chiffre a énormément augmenté. Nous sommes en train de discuter avec eux des différentes modalités fiscales susceptibles de les encourager à créer pareille flotte.

M. Lumley: Le ministre peut-il nous donner plus de détail sur les principaux stimulants fiscaux qu'il compte mettre en œuvre.

M. Howie: Non, car pour le moment on nous a proposé toute une série de stimulants possibles. Il faudra par ailleurs tenir compte des moyens que le ministère des Finances mettra éventuellement à notre disposition.

M. Lumley: Le ministre peut-il nous dire si le ministère des Finances s'oppose toujours aussi vivement aux stimulants fiscaux qui avaient été proposés.

M. Howie: Quelles objections s'agit-il?

[*Texte*]

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. G. M. Sinclair (Administrator, Canadian Marine Administration): Mr. Chairman, the Department of Finance has raised no objections to my knowledge at this point in time because no specific incentives have been put to them for their consideration. The Minister has already indicated that we have a wide range of possible incentives that have been submitted to the department and to the Minister from all kinds of interested parties. But we feel that it is imperative that we have direct discussions with those who will be most intimately involved in order that we have an excellent appreciation of the incentives that in fact really would be effected.

The Chairman: Your last question, Mr. Lumley.

Mr. Lumley: My last question.

The Chairman: I appreciate your accommodation of the ten-minute rule.

Mr. Lumley: Mr. Chairman, I would just like to ask the Minister, then—does the Minister of Finance fully support the tax incentives and deferrals, capital cost allowances, which have been proposed during the campaign? And what do you expect that during the campaign? And do you expect that you will see any of these included in the budget that will be forthcoming this month?

Mr. Howie: I beg your pardon?

Mr. Lumley: Do you expect you will be seeing any of these incentives included in the budget to be forthcoming this month?

• 1140

Mr. Howie: I am trying very hard to meet the end-of-February deadline with our discussions with the industry to arrive at the most attractive ones which we will then bounce off Finance. So the Minister of Finance really has not had an opportunity to respond to them yet, since we do not know what they are. However, I am hoping the number of people who have indicated an interest in consulting on the matter have increased so dramatically that we are working very hard to meet that deadline. Until we talk with them all, at least certainly a majority of them, it is very difficult to have a reflection from the Finance. However, we are going to try to meet that deadline and have that reflection and I will be very glad to share the response with you at that time.

Mr. Lumley: Do you have any idea of the total amount of money that might be involved?

Mr. Howie: It depends on the incentive that is arrived at.

Mr. Lumley: But you have no gross over-all target figure you are looking at which would provide a gross incentive to the industry.

Mr. Howie: Not yet, no.

The Chairman: Thank you, Mr. Lumley. Before I call on Mr. Skelly, I wish to inform you that he has in fact submitted in writing a number of questions that he wishes the Minister and his officials to respond to. I find myself in a difficult position because it is a practice that in the past in other

[*Traduction*]

Le président: Monsieur Sinclair.

M. G. M. Sinclair (Administrateur, Administration canadienne du transport maritime): A ma connaissance, le ministère des Transports n'a soulevé aucune objection, d'autant plus qu'aucune proposition concrète de ce genre ne lui a encore été soumise. Comme le ministre vient de vous l'expliquer, les personnes et institutions intéressées nous ont proposé toute une série de stimulants. Mais avant de tirer des conclusions, nous allons discuter de cette question directement avec les principaux intéressés pour nous faire une idée exacte de la situation.

Le président: Ce sera votre dernière question monsieur Lumley.

M. Lumley: D'accord.

Le président: Je vous suis reconnaissant de respecter la règle de 10 minutes.

M. Lumley: J'aimerais savoir si le ministre des Finances est réellement partisan des stimulants et abattements fiscaux ainsi que des déductions pour amortissement dont il avait été question au cours de la campagne électorale. Ces mesures seront-elles reprises dans le budget qui, en principe, devrait être déposé ce mois-ci?

M. Howie: Vous dites?

M. Lumley: Ces stimulants feront-ils partie du budget qui nous a été promis pour la fin du mois?

M. Howie: Je fais tous les efforts possibles pour respecter l'échéance de fin février que nous nous sommes fixée pour nos discussions avec les personnes intéressées; la liste de stimulants retenus sera ensuite communiquée au ministère des Finances. Tant que nous ne serons pas fixés nous-mêmes, le ministre des Finances ne veut pas se prononcer sur la question. Cependant, vu le nombre de personnes qui ont manifesté le désir de nous parler de cette affaire, c'est tout juste si cette échéance pourra être respectée. Il faut donc attendre la conclusion de ces discussions pour que le ministre des Finances puisse prendre position. J'espère que les délais seront respectés et lorsque le ministre des Finances se sera prononcé, il vous en informera.

M. Lumley: De quelle somme s'agit-il approximativement?

M. Howie: Tout dépend des stimulants retenus.

M. Lumley: Vous ne vous êtes pas fixés un chiffre indicatif?

M. Howie: Pas pour le moment.

Le président: Merci, monsieur Lumley. Avant de donner la parole à M. Skelly, je vous signale qu'il m'a remis une liste de questions à l'intention du ministre et de ses adjoints. Cette procédure a souvent été utilisée par le passé. Je ne sais pas ce

[*Text*]

situations I have used to a great extent. I do not know whether the members of the Committee have any views with respect to this as a practice. I can only, I suppose, exercise my prerogative as Chairman and call Mr. Skelly.

Mr. Skelly: Mr. Chairman, I had hoped to get it out much earlier. There are errors but I did not have time to proofread it. I just wanted to give the Minister a chance to give some consideration to these.

First of all, I would like to congratulate the Minister and to suggest that our party is very pleased to see a minister appointed in charge of marine transportation. We will be looking forward to supporting him in a number of the endeavours the government would like to move in, particularly the merchant shipping question.

Mr. Chairman, my concerns are basically that I have not seen a policy statement from the Minister or the Department of Transport concerning the kind of directions that we would be moving in to acquire a deep sea capability. I am very concerned. I have heard talk of moves to repatriate Canadian-owned foreign flag shipping. I have not heard very much in terms of what we are going to do in terms of developing this future fleet so that it is a strong, viable, competitive group with other major shippers of the world. I am very concerned that we may in fact be repatriating junk, that we may not be building the infrastructures like ports, the shipbuilding industry and providing training so that Canadians can benefit from the maximum.

I would like the minister to tell us when we could expect to see in the House or in this Committee a comprehensive policy statement on the merchant fleet and the allied support structures, and basically to assure me and the other members here that we are not building another Arrow, as it were. Could you tell me when could expect to see a comprehensive policy statement on the directions we should be taking with this merchant fleet?

Mr. Howie: Well, I very much share your concern and I think you have put it extremely well, Mr. Skelly, through you, Mr. Chairman.

We are trying to move in step with management, with labour and with the ship-building industry. That is the reason for these ongoing consultations we have right now, so that we do not build another Arrow, and that we do move forward steadily and strongly so that we can develop a good, viable deep-sea fleet.

Our first target deadline is the end of February and that is when we go to Cabinet with our findings and our report. It all depends very much, of course, on what cabinet does with it—the timing of the next stage. However, we hope to make a very comprehensive proposal at the end of February. That will really be the first big step forward in that direction. Of course we hope the reaction of cabinet will be favourable. Since they have already enunciated the general principle, we are hoping that building on that with our next major step, we will see some forward movement in the spring.

[*Translation*]

qu'en pensent les membres du Comité. Toujours est-il que la parole est maintenant à M. Skelly.

M. Skelly: J'espérais pouvoir vous remettre cette liste bien plus tôt; elle contient sans doute des erreurs car je n'ai pas eu le temps de la vérifier. Je voulais simplement que le ministre puisse préparer à l'avance.

Je tiens tout d'abord à féliciter le ministre, d'autant que nous approuvons pleinement la création d'un portefeuille spécial pour le transport maritime. Nous comptons l'appuyer dans ses efforts, notamment en ce qui concerne la création d'une flotte marchande.

Comment se fait-il que jusqu'à présent, ni le ministère des Transports, ni le ministre ne nous ont parlé des principes qui devaient régir la création d'une flotte commerciale? Je trouve ce silence préoccupant. Il a été question de rapatrier les navires canadiens naviguant sous pavillon étranger. Mais je n'ai pas entendu parler des mesures précises que l'on comptait prendre pour créer une flotte commerciale rentable, susceptible de concurrencer celles des autres pays. Je me demande si on ne va pas se contenter de rapatrier de vieux bateaux qui devraient être mis au rencart alors qu'on devrait prévoir l'infrastructure, notamment les ports, la création de chantiers navals et de cours de formation spéciaux pour que les Canadiens puissent profiter au maximum de ce projet.

Le ministre peut-il nous dire quand il compte faire une déclaration de principe, soit à la Chambre, soit au Comité, au sujet de la création d'une flotte marchande et des infrastructure nécessaires? En effet, je tiens à m'assurer que nous ne recommencerons pas l'erreur de l'*Arrow*. Quand comptez-vous faire une déclaration à ce sujet?

M. Howie: Je suis en tout point d'accord avec ce que vous venez de dire monsieur Skelly.

Des discussions se poursuivent actuellement avec le patronat, les syndicats et les chantiers navals. Et ce, justement pour éviter un deuxième *Arrow*; nous travaillons de façon logique et concertée à la création d'une flotte marchande valable.

A la fin de février, nous devons remettre notre rapport et nos conclusions au Conseil des ministres qui fixera les étapes suivantes. Le rapport que nous devons soumettre à la fin de février constitue donc un premier pas important; nous espérons, bien entendu, que le Cabinet réagira favorablement. L'idée étant en principe acquise, nous espérons faire d'autres progrès au printemps.

[*Texte*]

• 1145

There are many variables involved and it is kind of difficult to prejudge the consultations that we are now having, but they have been very fruitful and the response from all political parties and indeed from all segments of the industry has been very favourable and I tell you frankly I am quite optimistic.

Before I finish, I want to tell you that we have had the benefit of the very excellent report that you did regarding search and rescue work. I want to thank you publicly for your contribution and tell you that, with about two small exceptions, it has been favourably received in the department and that there is forward motion on just about every recommendation made. I think that your work was very productive and I am sure that all members will appreciate it.

Mr. Skelly: Thank you very much. I would like to return just for a moment to the merchants' shipping question. It strikes me that, at this particular stage, from the newspaper account and from what has been said, we might be one step ahead of ourselves when we are discussing the mechanisms to purchase Canadian-owned foreign flag fleets rather than defining the direction in a general policy statement and allowing some public discussion of it before we actually proceed. That is just a side comment.

The other one is that I wonder if you have extended your consultation process beyond the industry to other areas like the trade unions involved in Maritime concerns so that their input can be considered? Have you, in fact, opened consultations with the unions?

Mr. Howie: Yes, we have and their contribution has been most valuable.

Mr. Skelly: Okay.

Mr. Howie: On the motion you made just a second ago about a mechanism to purchase foreign fleets or something, would you repeat that?

Mr. Skelly: Yes. What I am concerned about is that in the article that I saw it indicated that you and the Minister of Transport had in fact been meeting with ship owners and discussing possible tax incentives to repatriate those fleet, and other conditions. We also were in a bit of a discussion with Mr. Lumley on that. And I wondered if maybe that was not preceding what we should be discussing. We should see a basic policy statement on the direction that we want to move in before we discuss the actual mechanism of repatriating the fleet or building a national carrier or deciding what areas of the trade we are going to confine our efforts to. My reaction was that we are one step ahead of ourselves.

Mr. Howie: Do you want to respond to that, Gord?

Mr. Sinclair: If I may, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: There are two aspects to the development of the Canadian fleet. One, which you have mentioned, is in relation to Canadian owners who presently operate under a foreign flag. The other alternative is for Canadian operators who are presently engaged in Canadian shipping to expand their operations into the deep sea area. Now both aspects of

[*Traduction*]

Vu le nombre de secteurs en cause, il est difficile de prévoir l'issue des consultations qui se déroulent actuellement; mais les réactions positives des partis politiques et des différents secteurs de l'industrie laissent bien augurer de l'avenir.

Pour terminer, je tiens à vous remercier de votre excellent rapport sur les missions de sauvetage. Le ministère l'a approuvé, à deux exceptions près, et une suite sera donnée à pratiquement toutes vos recommandations. Vous avez fait un excellent travail apprécié de tous.

M. Skelly: Merci beaucoup. Je reviens un instant à la question de la flotte marchande. D'après ce que j'ai entendu et lu dans la presse à ce sujet, je me demande si au lieu de discuter des modalités de rachat de navires canadiens battant pavillon étranger, on ne devrait pas commencer par élaborer d'une politique globale qui ferait ensuite l'objet d'une discussion générale.

D'ailleurs, j'aimerais savoir si en plus du patronat, vous avez également discuté de cette question avec les syndicats.

M. Howie: Certainement, le rapport a été très intéressant.

M. Skelly: Très bien.

M. Howie: Pouvez-vous répéter ce que vous venez de dire au sujet des modalités de rachat de navires canadiens battant pavillon étranger?

M. Skelly: J'ai lu un article qui faisait état de discussions que le ministre des Transports et vous-mêmes auriez eu avec différents armateurs au sujet des stimulants fiscaux qui pourraient être mis en place pour favoriser le repatriement de ces navires. Nos avons également parlé de cette question avec M. Lumley. Moi je trouve qu'il faudrait commencer par définir les grandes lignes à suivre dans ce domaine avant de discuter des modalités de repatriation de la flotte, avant de construire une flotte nationale; il faudrait, par exemple, déterminer dans quel secteurs du commerce nous voulons concentrer nos efforts. C'est par là qu'il faudrait commencer à mon avis.

M. Howie: Vous voulez répondre Gord.

M. Sinclair: Si vous me le permettez, monsieur le président.

Le président: Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: La création d'une flotte marchande canadienne comporte deux aspects. Il y a d'une part les armateurs canadiens dont les navires battent pavillon étranger et, d'autre part il s'agit d'encourager les compagnies maritimes canadiennes existant actuellement à se lancer dans le transport en haute mer. Ces deux aspects de la question sont examinés conjointe-

[*Text*]

the question are being looked at at the same time. Neither is there any intent nor are there any discussions taking place with Canadians who have offshore fleets to give preference to bringing those fleets under Canadian flag. Both opportunities are going to be looked at and are going to be having consultation with both types of ship operators again to determine what are the most effective incentives to encourage the gradual development of the Canadian merchant fleet.

Mr. Skelly: Mr. Chairman, thank you very much. I am sure my colleague is going to have more questions related to that in specific detail.

I would like to shift to shipbuilding and some of the allied activities related to making a merchant fleet successful in this country. I wonder specifically what has the department done to ensure that Canadians will benefit from the shipbuilding industry and as a result will support our expanded marine industry concept. There has been talk of building a Canadian icebreaker, a major, I believe, nuclear icebreaker; there is a naval vessel acquisition. What policy is being developed to ensure that Canadian Arctic resources are going to be carried in Canadian vessels developed and built in Canada? What policy is being developed to ensure that Canadians construct and service the equipment that explores and develops our offshore resources? What programs are being developed to ensure that the skilled workers and technicians who build and sail these fleets will be in place and that they will be Canadians?

• 1150

The Chairman: Mr. Minister.

Mr. Howie: I think perhaps I will let you respond to that, Gordon; it is a little more detailed.

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, on the first question, as I understand it, what specifically has the department done to ensure that Canadians will benefit in the shipbuilding industry, that is the responsibility of the Minister of Industry, Trade and Commerce and not of the Minister of State for Transport.

On the second part of the question, will Canadian shipyards build the new Canadian icebreaker, I am not entirely sure which icebreaker the member is referring to. I believe you made mention of the nuclear icebreaker and if that is the question, I think it is much too early at this time to determine just where the icebreaker will be built. If it is a nuclear icebreaker, then there is consideration as to the construction of the nuclear propulsion unit and what is the most effective way of constructing the ship. Our stated preference is that the ship would be built in Canada, that the installation of the propulsion unit and the manner in which that would be accomplished would be one of the major determining factors in the final construction process.

However, I think we are still some years away from any decision as to whether such a nuclear icebreaker will be built. At the present time we are merely at the beginnings of the design stage on such a ship and I would expect that this whole

[*Translation*]

ment. Il n'est pas question de commencer par rapatrier les navires canadiens battant pavillon étranger. Nous étudions ces deux aspects en même temps et nos discussions se poursuivent avec l'ensemble des armateurs canadiens de façon à trouver les meilleurs moyens possibles pour encourager la création d'une flotte marchande canadienne.

M. Skelly: Je vous remercie. Mon collègue aura certainement des questions plus détaillées à vous poser à ce sujet.

Je vais maintenant passer à la construction navale et aux activités connexes susceptibles d'assurer le succès d'une flotte commerciale. Quelles mesures le ministère compte-t-il prendre pour que les Canadiens puissent véritablement profiter de la construction navale et pour leur faire accepter le principe de la création de cette flotte. Il a été question de construire un brise-glace atomique; il y a la question de l'achat des navires. Des mesures ont-elles été prises pour s'assurer que les ressources de l'Arctique canadien seront transportées à bord de navires canadiens construits dans le pays? Des mesures ont-elles été prises pour que la construction et l'entretien de l'équipement de prospection et d'exploitation des ressources soient confiés à des Canadiens. Avez-vous prévu des programmes pour vous assurer que les postes de techniciens et ouvriers spécialisés à bord de ces navires soient confiés à des Canadiens.

Le président: Monsieur le ministre.

M. Howie: Je vais demander à M. Sinclair de répondre à cette question.

Le président: Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: En ce qui concerne votre première question, c'est au ministre de l'Industrie et du Commerce et non pas au ministre d'État chargé des transports de veiller à ce que la construction navale profite aux Canadiens.

Pour ce qui est de la construction d'un brise-glace dans les chantiers navals du pays, je ne vois pas au juste de quel brise-glace il s'agit. S'il s'agit du brise-glace atomique, rien n'a encore été décidé à ce sujet. Jusqu'à présent, on a étudié uniquement la possibilité de construire le mécanisme de propulsion nucléaire ainsi que les modalités de construction du navire lui-même. Nous préférerions bien entendu que le navire soit construit au Canada, mais les modalités d'installation du dispositif de propulsion nucléaire détermineront en grande partie les autres aspects de la construction.

Cependant la décision de construire un brise-glace atomique ne sera pas prise avant plusieurs années. Nous avons tout juste commencé à en étudier la conception; ensuite les plans seront soumis au gouvernement pour révision et c'est alors seulement qu'il sera question de construction à proprement parler.

[*Texte*]

program will have to be subject to review by the government before it would proceed anywhere close to a building stage.

The Chairman: I am sorry, Mr. Skelly, your time has gone, perhaps on the second round, if you like. Mr. Harquail.

Mr. Harquail: Thank you, Mr. Chairman. The Minister comes from New Brunswick with us this morning and I want to join with my colleagues, as I told the Minister of Transport the other morning, to wish him well, mainly because of my belief in the importance of transportation and my concern on behalf not only of the people that I represent but of all Canadians, particularly in the Atlantic region.

Mr. Chairman, through you to the Minister, I wonder if we could have some reaction from the Minister. I know that a number of residents of the province I come from were not only saddened or surprised but outraged at the fact that the Prime Minister could only find half of a ministry for you in his appointment. I wonder if you could give me your reactions to that, how you feel about that.

The Chairman: Mr. Minister.

Mr. Howie: Thank you. I want to thank the honourable member for his kind words and for his display of confidence. I regard myself as just another New Brunswicker who tries to do the job that is assigned to me to the best of my ability. I am neither an important nor a powerful person. We have had important and powerful figures in Canadian politics before and I think there is rom in jobs for us ordinary people to do, too, and I am going to try to do the very best job I can.

I my portfolio I find the work quite fascinating. I have travelled extensively in Canada to meet with ports people and I have had a very good reception from them. I find that work with my colleagues in this Committee and with other Canadians interested in this field to be very challenging and very rewarding and I am very grateful to the members of Parliament for giving me this opportunity.

Mr. Harquail: We know that there is a structure of inner and outer Cabinet ministers and we know that the commonly referred to tiny, perfect mayor from Toronto is in the outer Cabinet.

Mr. Towers: On a point of order . . .

Mr. Harquail: We know that David MacDonald from Prince Edward Island . . .

Mr. Towers: On a point of order, Mr. Chairman.

The Chairman: Order please. On a point of order, Mr. Towers.

• 1155

Mr. Towers: Yes. We do not mind giving the time up to the opposition, Mr. Chairman, to zero in on transportation problems, but bringing the mayor of Toronto into this and getting mixed in politics has nothing whatsoever to do with transportation. I believe that we should keep a good decorum in this Committee. Certainly if we are going to get into that avenue,

[*Traduction*]

Le président: Vous avez épuisé votre temps monsieur Skelly, si vous le voulez je vous inscrit pour le deuxième tour. Monsieur Harquail.

M. Harquail: Merci monsieur le président. Tout comme mes collègues, je tiens à souhaiter la bienvenue au ministre, originaire du Nouveau-Brunswick, et ceci d'autant plus que la question des transports est à mon avis de la plus haute importance, non seulement pour ceux que je représente mais pour l'ensemble des Canadiens et plus particulièrement pour ceux qui habitent la région atlantique.

De nombreux habitants de la province que je représente ont été scandalisés d'apprendre que le premier ministre vous avait confié, pour ainsi dire, un demi-ministère. J'aimerais savoir ce que vous en pensez.

Le président: Monsieur le ministre.

M. Howie: Je remercie le député de ses aimables propos ainsi que de la confiance qu'il me témoigne. Je ne suis qu'un habitant ordinaire du Nouveau-Brunswick qui s'efforce d'accomplir au mieux les tâches qui lui sont confiées. Je ne suis nullement un personnage important ou puissant L'histoire canadienne n'a pas manqué de personnages importants ce qui n'empêche les gens ordinaires d'avoir, eux aussi une tâche à accomplir, et je ferai au mieux de mes moyens.

Je trouve mes attributions fort intéressantes. J'ai voyagé un peu partout au Canada pour rencontrer les autorités portuaires, et partout j'ai été bien reçu. Mon travail avec mes collègues du comité et avec ceux de mes concitoyens qui s'intéressent à ce domaine est extrêmement intéressant et je suis heureux de l'occasion qui m'est ainsi donnée de m'atteler à cette tâche.

M. Harquail: Nous savons qu'au sein du Conseil des ministres, il y a ceux qui appartiennent au Cabinet restreint et ceux qui n'en font pas partie; or celui que l'on qualifie de petit et parfait, le maire de Toronto, ne fait pas partie du cabinet restreint.

M. Towers: J'invoque le Règlement.

M. Harquail: Nous savons aussi que David MacDonald de l'Île-du-Prince-Édouard. . .

M. Towers: J'invoque le Règlement monsieur le président.

Le président: Un peu d'ordre s'il vous plaît. Monsieur Towers.

M. Towers: Nous voulons bien que les députés de l'opposition posent des questions concernant les problèmes de transports; mais je ne vois pas ce que le maire de Toronto vient faire dans les transports. Un certain décorum est de mise lors des réunions du Comité. Si vous vous engagez sur cette voie, cela n'ira plus. Je vais donc demander au député de revenir immédiatement aux questions de transports.

[*Text*]

we are going to have problems. I would ask the hon. member to get right down to the problem of transportation.

Mr. McDermid: On that point of order, Mr. Chairman, I think it is rather unparliamentary to refer to a Minister of the Crown as a tiny, perfect mayor. He is not a mayor any more; he is a Minister of the Crown and he should be shown the proper respect.

The Chairman: It is hardly a point of order.... Mr. Harquail.

Mr. Harquail: Thank you, Mr. Chairman. I will try to bear with the impatience of some of the members who sit on the government benches, and government supporters, but I do want to come back to my point.

The Hon. David MacDonald from Prince Edward Island has a very substantial portfolio. While the minister will be answering questions in the House, and he has the over-all responsibility—let us not forget that and there is no playing with that point—Mr. Mazankowski is the Minister of Transport, and we know that the Prime Minister has said that he was not placing any importance on Parliamentary Secretaries, however we do now have Parliamentary Secretaries, I am just wondering how you see your role as between Parliamentary Secretary and being the Assistant Minister to the Minister of Transport. How effective can you be, not only in Canadian transportation problems but also in representing all the problems of New Brunswick in your responsibilities?

The Chairman: Mr. Minister, you are free to answer that, of course, in whatever way you want to but I must remind the gentlemen that it is still my intention to leave with you the balance of relevancy. Within the parameters of that comment, Mr. Minister, would you care . . . ?

Mr. Howie: Certainly in marine transport, in this segment I am responsible for, the marine administration, our budget is much larger than most departments of government. We have 10,519 employees. In addition, I am on four Cabinet committees and I am the Deputy House Leader. You know, quite frankly, I am not looking for any more work right now.

The Chairman: Mr. Harquail.

Mr. Harquail: What is your signing authority within your branch?

Mr. Jelinek: He has already answered that.

Mr. Harquail: Excuse me, Mr. Chairman. I think the Parliamentary Secretary should not be doing your job. But through the Chairman to the Minister, what amount do you have within your authority for signing within your responsibilities?

Mr. Howie: I am not aware. It is unlimited.

Mr. Harquail: It is unlimited. All right.

I now want, Mr. Chairman, to ask the minister as to the status of the ports bill. You know that you are sort of hanging there; you are halfway down the road with the consideration for a ports bill and at the same time you are dealing with National Harbours Board. How do you reconcile this and what is the rationale in your own mind? Can you tell the Committee

[*Translation*]

M. McDermid: A ce même sujet, M. le président, c'est contraire à la tradition parlementaire que de dire d'un ministre de la Couronne qu'il est petit et parfait. D'ailleurs il n'est plus maire, il est maintenant ministre et à ce titre il mérite le respect.

Le président: Vous n'invoquez pas le Règlement, monsieur Harquail.

M. Harquail: Je comprends la patience dont font preuve les députés gouvernementaux.

L'honorable David MacDonald de l'Île-du-Prince-Édouard détient un portefeuille très important. Je sais bien que le ministre aura à répondre aux questions qui lui seront posées à la Chambre et qu'il a de larges attributions, mais c'est néanmoins M. Mazankowski qui est ministre des Transports. Malgré le peu d'importance que le premier ministre semble attribuer au secrétaire parlementaire, la fonction existe toujours. J'aimerais savoir comment vous envisagez votre rôle de ministre adjoint au ministre des Transports et quels seront vos rapports avec le secrétaire parlementaire? Serez-vous à même de jouer un rôle actif non seulement en ce qui concerne les problèmes de transport en général mais aussi ceux du Nouveau-Brunswick en particulier.

Le président: Vous êtes libres de répondre à cette question si vous le désirez, monsieur le ministre. C'est au député d'assumer la responsabilité de ses questions. Ceci étant dit, vous voulez y répondre monsieur le ministre?

M. Howie: Le budget de l'administration des transports maritimes dont je suis chargé est plus important que le budget de nombreux autres ministères. Notre administration compte 10,519 employés. Je fais partie de quatre comités ministériels et, en plus je suis leader adjoint à la Chambre. Pour vous parler franchement, je ne cherche pas à avoir plus de travail pour le moment.

Le président: Monsieur Harquail.

M. Harquail: Quel montant êtes-vous libre d'approuver pour votre administration?

M. Jelinek: Le ministre a déjà répondu à cette question.

M. Harquail: Je m'excuse, monsieur le président, mais le secrétaire parlementaire n'a pas à intervenir à votre place. Quel montant êtes-vous libre d'approuver?

M. Howie: A ma connaissance il n'y a pas de plafond.

M. Harquail: Parfait.

J'aimerais savoir où en est le projet de loi sur les ports. En effet, l'étude de ce projet de loi est assez avancée, mais en même temps vous devez vous occuper du Conseil des Ports nationaux. Pensez-vous pouvoir mener à bien le projet de loi sur les ports tout en vous occupant des différents problèmes auxquels le Conseil des Ports nationaux doit faire face?

[*Texte*]

this morning exactly how you are going to press ahead with the proposed ports bill and how in the meantime you are dealing with the problems facing the National Harbours Board and ports right across this country?

Mr. Howie: The ports bill is under very active consideration and we have had extensive consultation with regard to it. We have had some very good representations, and they are very conflicting ones. We are attempting right now to resolve the conflicts which are very real in regard to the ports bill. We are attempting to develop alternatives which we hope will resolve these conflicts so we can then make a formal judgment on it.

Mr. Harquail: In terms of identifying important ports and conflicts, not only with regard to National Harbours Board and the proposed ports bill, in the Atlantic area, I have noticed in the press where you have talked about Halifax port and the port near your own constituency, in Saint John. I am concerned that important ports like the ones up in northern New Brunswick, such as Belledune, which is a year-round port with over-32-foot craft, and at Dalhousie, a free-of-ice year-round port handling newsprint and ore concentrate, potatoes and other important commodities, are not included and referred to as well. You know, this causes some unrest in other areas and other regions of Canada when you speak only of certain ports and do not talk in a comprehensive way of your philosophy or your plans, and more importantly, your plans for the future of these ports.

Mr. Howie: I think, Mr. Chairman, that the member's point is well taken. I appreciate the suggestion. I think I should talk more about Dalhousie and Belledune in the future. As the hon. member knows, we do have a study under way, a development study in regard to those two ports land that part of the area. We have had two meetings of the steering committee, or the committee that sponsored the study, and we are looking forward to a third meeting which I would expect would be taking place probably within a month. I am going to do everything I can to support that report and to push it forward, because that is a part of New Brunswick that, I feel, can be stimulated by increased port activity and I welcome the honourable member's suggestion.

• (1200)

The Chairman: Your last question, Mr. Harquail.

Mr. Harquail: I appreciate that and I hope that I will be advised of developments as they occur with respect to those plans.

On my final question, Mr. Chairman, I am wondering how you could explain the question of self-sufficiency within marine. There is an increase in traffic, increase in work, but you are having a decrease in staff and a decrease in funds. How are you and the Minister of Transport going to be able to reconcile this with the President of the Treasury Board in sorting out your difficulties, not only with your legislation, ports policy, ports bill *versus* the National Harbours Board, but also on the dollar side? How are you going to work that?

Mr. Howie: Would you like to respond to that, Mr. Sinclair?

[*Traduction*]

M. Howie: Le projet de loi sur les ports est à l'étude en ce moment et les consultations à ce sujet se poursuivent. Certaines contradictions ont été relevées, contradictions que nous essayons en ce moment de résoudre. Lorsque toutes ces contradictions auront été résolues par des formules acceptables, nous pourrons tirer des conclusions.

M. Harquail: Les contradictions ne se bornent pas aux dispositions du bill ni au Conseil des Ports nationaux. Ainsi, d'après un article paru dans la presse, vous avez évoqué l'avenir du port de Halifax et celui du port de Saint-Jean dans votre propre circonscription. Cependant vous avez omis de mentionner les ports importants du nord du Nouveau-Brunswick tels celui de Belledune ouvert toute l'année et accessible à des navires de 32 pieds ainsi que le port de Dalhousie qui n'est jamais pris par les glaces et qui sert au transport du papier journal, de minerais, de pommes de terre et d'autres marchandises importantes. Il n'est que normal que les gens s'inquiètent dans d'autres régions du pays quand vous vous bornez à mentionner certains ports sans expliquer quels sont vos plans d'ensemble et quel avenir vous réservez à ces ports.

M. Howie: Vous avez bien fait de soulever cette question. A l'avenir je ne manquerai pas de parler des ports de Dalhousie et de Belledune. Vous savez certainement qu'une étude est actuellement en cours concernant justement l'ensemble de cette région et en particulier ces deux ports. Le comité qui est à l'origine de cette étude s'est déjà réuni deux fois et une troisième réunion devrait avoir lieu d'ici un mois. Je vais donner mon appui à ce rapport et je ferai tout pour qu'il soit mis en œuvre, parce que je crois que c'est une partie du Nouveau-Brunswick qui bénéficierait grandement d'une activité portuaire accrue, et je remercie le député de sa suggestion.

Le président: Votre dernière question, monsieur Harquail.

M. Harquail: Je vous en remercie, et j'espère que vous me tiendrez au courant de l'évolution de ces plans.

Ma dernière question, monsieur le président; comment expliquer cette sorte d'autonomie de l'administration maritime? Il y aura une circulation accrue et une augmentation de la charge du travail, mais on réduit vos effectifs et vos fonds. Comment allez-vous faire avec le ministre des Transports afin de satisfaire le Conseil du Trésor, en ce qui concerne votre législation, la politique portuaire, le bill sur les ports et les difficultés avec la Commission nationale des ports, et d'autre part, la questions des dollars? Comment allez-vous concilier tout cela?

M. Howie: Aimeriez-vous répondre à cette question, monsieur Sinclair?

[*Text*]

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, it is true that we have a lesser number of dollar resources than in the previous year, but a substantial portion of that is due to the completion of the two R-class icebrakers at a very considerable amount of money. They have been removed, of course, from our capital program for 1979. Our operating funds, which have increased approximately 6 per cent, are a reflection of our contribution to increased efficiency in the over-all restraint of government expenditures. Our people have risen to that kind of challenge and we are exploring ways and means, and studying different ways and means, of doing things so that we can do them in a more cost-effective and a more efficient manner in the future and still deliver the program to the best of our ability.

The Chairman: One brief question, Mr. Harquail.

Mr. Harquail: With respect to the responsibility of Mr. Franche, could you advise the Committee and inform us again as to the rationale of how you sort these things out? He has both the National Harbours Board and the ports, but we are still hanging there, has I suggested, half-way down the road. Could you tell us specifically what you intend to do about the legislation in bringing in the ports policy, and how you are going to be able to handle the day-to-day operations of the National Harbours Board and the important operations of all the ports in Canada in the given situation in which you find yourself today?

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, the Chairman of the National Harbours Board, as the honourable member points out, has and is discharging his responsibilities quite adequately with respect to the National Harbours Board ports. At my request, he has also taken on the over-all management responsibility for the smaller ports in this country, which would also be under his jurisdiction should the ports bill, as it was presented to the last Parliament, be passed by this Parliament. It is our opinion that port management under a single authority is somewhat more advantageous than the previous arrangement of some 11 or 12 different pieces of legislation, and we are attempting to bring that gradually together under one . . .

Mr. Harquail: Excuse me, could the Minister answer the question? Do you intend to bring in the bill? I would like to get that. I am sorry for interrupting, Mr. Sinclair, but before I lose the rest of the time I have to question, could the Minister indicate whether it is his intention to bring in the bill? You support that idea and you are on that line of thinking? That is what you are developing, that you intend, with the department, to bring the bill back to the House for consideration?

The Chairman: Mr. Howie.

Mr. Howie: We are studying all the views and all the decisions currently. Right now it is under very active consideration and we have made no commitment one way or the other at this point.

[*Translation*]

Le président: Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Monsieur le président, il est vrai que nous avons moins d'argent en 1979 par rapport à l'année dernière, mais ceci est en partie dû au fait que nous avons terminé la construction de deux brise-glace de la catégorie R qui nous ont coûté très cher. Ces coûts ont été déduits de notre budget d'immobilisation pour l'année 1979. Nos fonds d'exploitation ont accru de l'ordre de 6 p. 100, et reflètent une meilleure efficacité accrue grâce au programme de limitation des dépenses du gouvernement. Nos gens ont été à la hauteur du défi, et nous sommes en train de rechercher des méthodes et des techniques qui nous permettront de réduire nos coûts, travailler d'une façon plus efficace à l'avenir et offrir les meilleurs programmes possibles à un coût élevé.

Le président: Une dernière question très courte, monsieur Harquail.

M. Harquail: En ce qui a trait aux responsabilités de M. Franche, pourriez-vous réexpliquer au Comité comment vous allez sortir de ce dilemme? Il s'occupe du Conseil des ports nationaux et des ports, mais nous nous trouvons toujours entre deux chaises. Pouvez-vous nous dire précisément ce que vous avez l'intention de proposer comme projet de loi concernant la politique portuaire, et comment allez-vous administrer le fonctionnement quotidien du Conseil des ports nationaux en même temps que toutes les activités importantes de tous les ports canadiens dans les circonstances actuelles?

Le président: Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Monsieur le président, le président du Conseil des ports nationaux, comme l'honorable député l'a indiqué s'acquitte très bien de ses responsabilités relatives au Conseil des ports nationaux. A ma demande, il a aussi pris en charge la gestion des petits ports du pays, devoir lui reviendrait de toute façon si le bill présenté lors de la dernière législature était adopté par le Parlement. Nous sommes d'avis qu'une question portuaire centralisée sera beaucoup plus avantageuse et efficace que la pratique suivie jusqu'ici avec 11 ou 12 lois différentes qui régissaient ces mêmes ports. Nous sommes en train de passer graduellement à une centralisation.

M. Harquail: Excusez-moi, mais le ministre pourrait-il répondre à ma question; avez-vous l'intention de nous présenter ce bill? C'est cela qui m'intéresse. Je m'excuse de vous avoir interrompu, monsieur Sinclair, mais avant que mon temps ne s'écoule j'aimerais que le ministre réponde à ma question; a-t-il oui ou non l'intention de présenter ce bill? Peut-il nous dire s'il appuie l'idée; qu'est-ce qu'il en pense? Quels sont les projets qui sont en train d'être mis au point? Quand le nouveau bill sera-t-il présenté à la Chambre pour étude?

Le président: Monsieur Howie.

M. Howie: Nous sommes en train de revoir et de réexaminer toutes les opinions et décisions, la question est à l'étude et jusqu'ici, nous n'avons pas pris de décision que ce soit pour ou contre.

[*Texte*]

The Chairman: Thank you, Mr. Harquail. Mr. Lapointe and then Mr. Ellis.

M. Lapointe: Merci, monsieur le president. Pour continuer sur cette question de politique portuaire . . . , au cours des mois d'août et de septembre, le ministre a fait de nombreux discours et c'est à peu près toujours le même discours et je dois le féliciter pour être constant, où il disait qu'en ce qui concerne la politique portuaire, il y avait seulement 2 points qui le préoccupaient. Un de ces points était d'assurer une représentation provinciale au sein d'une commission locale d'un port donné, et le deuxième point concernait les pouvoirs du ministre, en ce sens qu'il considérait que les pouvoirs du ministre devraient être plus orientés vers la politique portuaire nationale plutôt que sur l'exploitation et l'entretien des ports, particulièrement chacun d'entre eux. Alors, est-ce que le ministre nous dit ce matin que ces deux difficultés-là, il n'est pas capable de les résoudre et que de plus, il trouve la question si difficile qu'il ne peut même pas s'engager à nous dire maintenant s'il est prêt à présenter devant le Parlement avant la fin de l'année une nouvelle politique portuaire?

• 1205

The Chairman: Mr. Howie.

Mr. Howie: In addition, at those speeches, which I am glad to see that the honourable member has read, I invited everyone present, and in fact, all Canadians that were interested, to submit their views on matters related to this ministry and to the ports bill. I have received their views in abundance, and their views have indicated other difficulties. I am attempting to resolve those difficulties, along with the two that the honourable member has mentioned.

I have had great criticism of the commission aspect of it, I have had criticism of the Treasury Board involvement, and these are examples of the additional ones that I have received as a result of going out and asking Canadians to participate. I would welcome the honourable member's suggestions, too.

M. Lapointe: Je suis heueux que le ministre ait invité les associations canadiennes dans le domaine du transport maritime à participer de même que les autorités portuaires, mais je pense que cette consultation avait déjà été faite et que la plupart des personnes intéressées avaient manifesté, soit leur intérêt, soit leur opposition à cette nouvelle politique, et je suis un peu surpris du retard apporté à déposer ce project de loi en Chambre.

Si je peux me permettre, monsieur le président, j'aimais maintenant passer aux questions de marine marchande. Il semble que, là aussi, le ministre ait fixé une date de tombée, soit le mois de février, et je pense qu'il est sage de sa part de prendre le temps de consulter tout le monde, parce que c'est un changement assez fondamental de notre orientation dans le domaine maritime. Par ailleurs, à plus court terme, on constate depuis un an que beaucoup de navires canaiens ont réussi à s'implanter dans le domaine de la marine hauturièrè ou de la marine marchande et, à ma connaissance, depuis les 10 derni-

[*Traduction*]

Le président: Merci, monsieur Harquail. M. Lapointe, suivi par M. Ellis.

Mr. Lapointe: Thank you, Mr. Chairman. To follow up on the question relating to port policy . . . over the months of August and September, the Minister made a number of speeches, which basically say the same thing, and I would like to congratulate the Minister on his consistency in this regard, where he says that as regards the ports policy, he has only two main concerns. One to provide provincial representation on the local harbours board and the other relating to the powers of the Minister; he feels that these powers should be directed more towards a national harbours policy rather than be involved in the day-to-day operation and maintenance of any given port. Is the Minister then telling us this morning, that he cannot resolve these two difficulties and, that he finds the problems so difficult, that he cannot even commit himself to telling us whether he will be tabling a new ports policy before the House before the end of the year?

Le président: Monsieur Howie.

M. Howie: Je suis heureux de constater que l'honorable député a pris le temps de lire mes discours, mais en plus de ces discours j'ai invité tous les gens présents, et en fait tous les Canadiens qui s'intéressaient à la question, à me faire parvenir leur opinions sur toutes les questions touchant le Ministère et le projet de loi sur les ports. J'ai reçu un grand nombre d'avis sur la question et on a soulevé toutes sortes d'autres difficultés que je suis en train d'essayer de concilier avec mes deux préoccupations principales mentionnées par l'honorable député.

Ayant sollicité les opinions des Canadiens à cet égard, on m'a fait parvenir toutes sortes d'idées; par exemple, on a beaucoup critiqué l'intervention du Conseil du Trésor et, ceci, en plus des préoccupations principales que j'avais moi-même. D'ailleurs, je serais heureux d'entendre les suggestions de l'honorable député.

Mr. Lapointe: I am pleased to hear that the Minister has invited the Maritime Transport Associations of Canada to participate in this process, along with the port authorities, but I think that this consultation has already been undertaken and most of the people who are interested in the matter have already shown their interest or their opposition to this new policy, and I am somewhat surprised at the delay in tabling the bill before the House.

If I may, Mr. Chairman, I would now like to get on to the merchant marine. It seems, that here again the Minister has set a deadline, some time in the month of February, and here again I think it is a wise move to take the time to consult with everybody because you are talking about a fundamental change in our future orientation of our maritime policy. Moreover, we have noted that in a very short period, over the past year many Canadian ships have managed to become involved in merchant marine operations. To my knowledge, over the past 10 months, six new Canadian ships are now

[*Text*]

ers mois, six nouveaux navires canadiens naviguent maintnant sur les eaux internationales. On sait que le nouveau gouvernement s'apprête à décréter des hausses assez substantieles du prix du pétrole et que les navires canadiens à l'heure actuelle sont compétitifs sur les eaux internationales principalement parce qu'ils peuvent acheter leur carburant à environ $14 le baril, alors que les autres navires paient de $23 à $32. Est-ce que le ministre a pensé à faire des représentatins auprès du ministre de l'Energie des Mines et des Ressources et du premier ministre pour que, lorsque ces nouvelles hausses des produits pétroliers seront décrétées, on fasse une exemption pour les propriétaires de navires canadiens qui naviguent sur les eaux internationales?

Mr. Howie: No, I have not made any representations on it, and I have to tell the honourable member that I had not considered the matter. This is the first time I have heard of the matter, and I will study it and I will make some representations. I thank you most sincerely. It is very good pont that, quite frankly, never occurred to me.

M. Lapointe: Je remercie le ministre de son ouverture d'esprit à ce sujet-là et je dois lui dire que s'il entreprenait une telle démarche, il aurait non seulement l'appui des députés de ce côté-ci de la table, mais également celui de la plupart et même de toutes les compagnies qui ont maintenant des navires dans les eaux internationales.

Toujours dans ce domaine de la marine marchande, on sait qu'on va se frapper à une contradiction: est-ce qu'on va protéger nos chantiers de construction navale ou si on va permettre aux entrepreneurs ou aux hommes d'affaires qui veulent renforcer leur marine ou augmenter le nombre de leurs bateaux dans les eaux internationales d'acheter certains des navires à l'étranger. Alors, est-ce qu'à l'heure actuelle on étudie cette question d'enlever la taxe de 25 p. 100 que les gens sont obligés de payer lorsqu'ils achètent un navire étranger? Par «étranger», j'entends un navire qui provient d'autres pays que ceux du Commonwealth.

• 1210

Mr. Howie: Basically the shipbuilding aspect is in Industry Trade and Commerce. I have a very great interest in that field because of my interest in marine, but I have no responsibility or jurisdiction in that area.

One of the things we have tried to do and that we have Cabinet approval for now, is a regular, systematic maintenance plan for the repair and replacement of our coastguard fleet. We are attempting to have this done on an even basis so that we can avoid the financial peaks and valleys that in the past have plagued us. I am hoping that in addition to sustaining our fleet and enabling it, through mid-life refits and things of that nature, to live a longer life and more efficient usage and support of its function, there will then be a spin-off for our shipyards in that there would then be a regular annual amount of repair to be done for our ships. This I hope will employ Canadians in our shipyards.

[*Translation*]

plying international waters. We now know that the new government is getting ready to announce substantial increases in the price of oil and that Canadian ships at present are very competitive in international waters mainly because they can buy their fuel at approximately $14 a barrel whereas other ships are paying anywhere from $23 to $32. Has the Minister thought of making representations to the Minister of Energy, Mines and Resources and to the Prime Minister to ensure that when these new oil prices are announced an exemption can be made for Canadian ship owners navigating international waters?

M. Howie: Non, je n'ai pas fait d'instances de ce genre, et je dois avouer à l'honorable député que je n'ai jamais étudié la question. C'est la première fois que j'entends parler d'une telle idée, je vais l'examiner et je ferai des représentations. J'aimerais remercier l'honorable député pour son excellente suggestion et j'avoue franchement que ça ne m'est jamais venu à l'idée.

Mr. Lapointe: I appreciate the Minister's open mind on the subject, and I would like to assure him that if he did undertake such an initiative, he would have not only the support of the members on this side of the House, but also that of most of the shipping companies now navigating international waters.

To continue on with the merchant marine, we will be running up against a contradiction; are we going to continue to protect our shipyards, or are we going to allow businessmen and entrepreneurs who wish to strengthen their fleets or increase the number of ships operating in international waters, to buy certain types of ships abroad? Are we, at present considering the possibility of removing the 25 per cent tax that must be paid by those who buy foreign ships? By "foreign", I mean ships bought from countries other than the Commonwealth.

M. Howie: En fait, la question des chantiers navals relèvent du ministère de l'Industrie et du Commerce. Je m'intéresse à la question parce que je m'intéresse à la marine marchande, mais je n'ai aucune responsabilité ni juridiction dans le domaine.

Ce que nous avons réussi à obtenir de la part du Cabinet, c'est un plan régulier d'entretien, de réparation et de remplacement de la flotte de la garde côtière. Nous allons essayer de l'appliquer d'une façon systématique et échelonnée afin d'éviter les hauts et les bas que nous avons connus par le passé. En plus de prolonger la vie de notre flotte par des réfections périodiques et un entretien soutenu, nous espérons accroître l'activité des chantiers navals en leur donnant des travaux de réparation sur une base régulière, ce qui donnera j'espère, des emplois aux Canadiens dans les chantiers maritimes.

[*Texte*]

I am going to ask the Marine Administrator to develop this theme in a little more detail for you.

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Thank you, Mr. Chairman.

Regarding the member's question about the 25 per cent import duty, such a tax would not be applicable to any ship purchased off-shore which was going to be used exclusively in international trade.

Mr. Lapointe: This is a proposal, no?

Mr. Sinclair: No, that is a fact now.

M. Lapointe: Comme le ministre a touché la question des chantiers maritimes pour essayer d'accélérer le processus de réparation des navires de la Garde côtière et d'autre bateaux comme ceux de la Défense nationale, est-ce qu'il peut nous dire où en est rendue cette proposition qui a été faite au mois de février, lorsqu'on a annoncé un programme de 150 millions de dollars pour la réparation de certains des navires de la Garde côtière et la construction de certains navires de la Défense nationale. En février, on a demandé aux chantiers Maritimes du Canada de soumettre des soumissions; entre autres, les chantiers de Lauzon et de Sorel et certains chantiers des Maritimes et de la Colombie-Britannique ont soumis des propositions pour ces contrats-là, mais depuis ce temps, on n'entend parler de rien. Est-ce qu'une décision a été prise à cet égard? Les mois d'hiver sont déjà avec nous et il y a de plus en plus de mises à pied dans les chantiers maritimes et je crois que la situation devient très urgente.

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I can only speak for the Transport side of that total initiative, and I am pleased to report to the Committee that all the proposals that were advanced at that time by the Ministry of Transport pertaining to coastguard vessels, both in replacement and refit, have been approved and are going ahead. Contract tenders have already been issued to the industry and have been received back, and are in the final process of evaluation before contract award.

The Chairman: Thank you, Mr. Lapointe—unless there is a very quick one.

Mr. Howie: I think he has a quick one.

M. Lapointe: Est-ce qu'on peut s'attendre à ce que ces contrats soient accordés? Est-ce que vous pouvez nous donner une date when those contracts will be awarded.

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: I expect the contract awards would be issued in the relatively near-term future.

Some hon. Members: Oh, oh!

The Chairman: Thank you, Mr. Lapointe.

Mr. Lapointe: That is very clear.

The Chairman: Mr. Ellis and then Mr. Bockstael.

Mr. Ellis: Thank you very much, Mr. Chairman. My questions will be quite brief and detailed since the Marine Transportation Program has relatively little impact on my constituency other than those correctly identified by Mr. Lumley. Since we have Mr. Normandeau here who does an excellent

[*Traduction*]

J'invite l'administrateur du programme maritime à vous en parler un peu plus longuement.

Le président: Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Merci, monsieur le président.

Quant à la question de la taxe d'importation de 25 p. 100, cette taxe ne s'appliquerait pas aux navires achetés à l'étranger qui seraient utilisés uniquement pour le commerce international.

M. Lapointe: Ce n'est qu'une proposition n'est-ce pas?

M. Sinclair: Non, c'est un fait.

Mr. Lapointe: Since the Minister has already touched on the matter of the shipyards in connexion with accelerated repairs on coastguard ships and certain other National Defence ships, can the Minister tell us what has happened to the proposal that was put last February, when a $150 million program was announced calling for the repair and refitting of certain coastguard ships and the construction of ships for National Defence? In February, there was a call for tenders and the Lauzon, Sorel and other Maritime, and British Columbia shipyards tendered for these contracts. Since that time, however, we have heard nothing. Has a decision been taken in this regard? The winter months are approaching fast, there are more and more layoffs in the shipyards and the situation is becoming very serious.

Le président: Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Monsieur le président, je ne peux vous parler que du côté transport de ce projet, et je suis très heureux d'annoncer au comité que toutes les propositions mises de l'avant par le ministère du Transport quant au remplacement et à la réfection des bateaux de la garde cotière ont été approuvées et on va de l'avant. On a lancé les appels d'offre, on a reçu les offres de la part de l'industrie et nous sommes en train d'évaluer ces offres avant de passer les contrats.

Le président: Merci, monsieur Lapointe. A moins que vous ayez une toute petite question.

M. Howie: Je crois qu'il en a une toute petite.

Mr. Lapointe: When do you expect these contracts to be awarded? Can you give us a date? quand ces contrats seront-ils passés?

Le président: Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Je crois que nous pourrons passer ces contrats très bientôt.

Des voix: Oh, oh!

Le président: Merci, monsieur Lapointe.

M. Lapointe: C'est très clair.

Le président: M. Ellis suivi par M. Bockstael.

M. Ellis: Merci beaucoup, monsieur le président. Ma question sera très brève puis que le programme de transport maritime a très peu d'incidence sur mon comté à part de ce qui a déjà été signalé par M. Lumley. Puisque nous avons avec nous M. Normandeau qui fait un excellent travail pour nous,

[*Text*]

job in answering our concerns in that area, we do not need to spend a great deal of time on this particular program.

I cannot help, before I start my questions, but make two comments to the Minister. One, Mr. Minister, through you Mr. Chairman, I happen to think the Arrow program was a damned fine program. I am sorry it was cancelled. I do not like to see you using it as an analogy to a program that may not be so fine.

Second, to build you back up again, I am impressed by the way you answered some typically asinine questions from time to time.

• 1215

Mr. Minister, if I may, through you to your officials perhaps ask you about pages 28-22 and 28-28, with regard to the charter of the icebreaker, charter of the cable repair ship, leasing of helicopter services and other professional and special services, can you give me some details now or in writing later as to who leases those units to the department, what the terms of the lease are, how often they are renegotiated, and any other details having to do with them?

Mr. Howie: Mr. Chairman, Mr. Sinclair has some details on that with us today.

Mr. Ellis: Thank you.

Mr. Howie: If it is not adequate we will get you some more.

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: With regard to the item the honourable member refers to on page 28-22, charter of icebreaker, that represents an amount that the Canadian Coast Guard has charged to Dome Petroleum for the lease of the icebreaker *CCGS John A. Macdonald* from the period September 1978 until September 1979, which icebreaker has now come off charter and is back at her home base. The total charter fee for the year was in the area of a little over ten million dollars.

With respect to the item described as charter of cable repair ship, that refers to the cost of the *CCGS John Cabot* which is based in St. John's, Newfoundland, which is a uniquely designed and equipped cable repair ship, the only one on this side of the Atlantic. That ship is chartered to Teleglobe Canada for an amount approximating $15,000 a day. I do not have the precise number but it is in that area, for charter to Teleglobe Canada, and on occasion it is also chartered to others, subject to short-term recall if we need her for icebreaking purposes off the east coast of Newfoundland. So that provides a source of revenue to offset the operating costs of the John Cabot.

Mr. Ellis: Let me interrupt my own questioning for a moment. In the opinion of the administrators with us, are those charges fair? Do they represent a reasonable return on the cost of the investment of those two pieces of equipment?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, we believe those charges are fair and represent a reasonable cost return.

[*Translation*]

je ne vois pas pourquoi on aurait à passer beaucoup de temps sur ce programme.

Avant d'aborder mes questions, cependant, j'aimerais faire deux remarques au ministre. La première monsieur le président, c'est que je trouve que le programme Arrow était un programme excellent. Je regrette son annulation. Je n'aime pas non plus que l'on fasse des parallèles entre un programme qui d'après moi était excellent et d'autres qui le sont moins.

Deuxièmement, pour vous flatter un peu, monsieur le ministre, je dois dire que j'ai été fort impressionné par la façon dont vous avez répondu à quelques questions très bêtes.

Monsieur le ministre, vos fonctionnaires pourraient-ils me donner, maintenant, ou plus tard par écrit, des détails concernant les activités décrites aux pages 28-22 et 28-28 au sujet de l'affrètement d'un brise-glace, de l'affrètement d'un navire câblier, de la location de services d'hélicoptère et autres services professionnels et spéciaux? Quelles sont les conditions de ces services de location, leur fréquence de renégociation, et de quels autres renseignements disposez-vous?

M. Howie: Monsieur le président, M. Sinclair peut vous donner quelques renseignements aujourd'hui.

M. Ellis: Merci.

M. Howie: Si ce n'est pas suffisant, nous vous en ferons parvenir davantage.

Le président: Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Pour ce qui est du poste mentionné par le député, à la page 28-22, l'affrètement d'un brise-glace, il s'agit d'un montant que la garde côtière canadienne a imputé à Dome Petroleum pour la location d'un brise-glace (CCGS John A. Macdonald) de septembre 1978 à septembre 1979. Ce brise-glace n'est plus affrété, il est revenu à son port d'attache. Les frais d'affrètement pour l'année entière s'élevaient à un peu plus de 10 millions de dollars.

Quant à l'autre activité, l'affrètement d'un navire câblier, elle a trait au coût d'affrètement du *CCGS John Cabot* dont le port d'attache se trouve à St-Jean, Terre-Neuve. C'est un navire câblier dont la conception et l'équipement sont uniques, le seul de ce genre de ce côté-ci de l'Atlantique. Le navire est affrété par Téléglobe Canada pour une somme de $15,000 par jour environ. Je n'ai pas les chiffres précis concernant l'affrètement à Téléglobe. A l'occasion, ce navire est affrété par d'autres, mais peut être rappelé rapidement si nous en avons besoin comme brise-glace sur la côte-est de Terre-Neuve. Il est donc pour nous une source de revenus qui défraient son coût de fonctionnement.

M. Ellis: Permettez-moi d'interrompre vos réponses à mes questions et de vous demander si, de l'avis des administrateurs qui sont ici, les frais d'affrètement leur semblent justes? Est-ce que le revenu est raisonnale étant donné l'investissement que représentent ces deux navires?

M. Sinclair: Monsieur le président, nous croyons que ces frais sont justes et que le taux de rentabilité est raisonnable.

[*Texte*]

The other questions that the honourable member had I believe were . . .

Mr. Ellis: Twenty-eight, the leasing of helicopter service and other professional and special services.

Mr. Sinclair: Yes. Mr. Chairman, we have an arrangement with the Air Administration in Transport Canada who in fact supply the helicopter capability that the Canadian Coast Guard has.

Mr. Ellis: So it is interdeparmental.

Mr. Sinclair: It is intradepartmental in this instance.

Mr. Ellis: Intra, right.

Mr. Sinclair: The other major activities that are in that category are some $2.6 million worth of fees from the Department of Supply and Services for purchasing and acquisition services that they provide to us, another $1.1 million for fees paid to the Corps of Commissionnaires, and various data processing services that we purchase elsewhere in government. Those are the main items which comprise that particular amount.

Mr. Ellis: Thank you, Mr. Chairman. My second question has to do with the manner of spelling out that on page 28-22.

It says:

> Accommodation provided without charge by this department . . .

This is $3 million.

> Accommodation provided charge by Public Works . . .

This is a little over three million dollars.

> Other services provided without charge by other departments . . .

And again it is about three million dollars. I am confused at the bookkeeping. How do we provide services to and from without charge and have a figure showing here some three millions of dollars? It is probably quite straightforward but I do not understand it.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, that is an element of the bookkeeping practices of the Government of Canada whereby memorandum entries respecting these kinds of charges are included in the estimates for many of the items provided by other departments such as Public Works in the way of accommodation.

Mr. Ellis: But that does not tell me about the accommodations provided without charge by this department.

• 1220

Mr. Sinclair: That relates to accommodation charges for accommodation in our own building that are theoretically owned by the Department of Public Works.

The Chairman: Last question, Mr. Ellis.

Mr. Ellis: Yes. I am sorry to belabour this, Mr. Chairman, but I would like to have it just a little more clear.

[*Traduction*]

Au sujet des autres questions que le député a posées, je crois, . . .

M. Ellis: A la page 28, la location de services d'hélicoptère et autres services professionnels et spéciaux.

M. Sinclair: Oui. Monsieur le président, nous avons signé un accord avec l'administration aérienne de Transports Canada qui nous fournit des hélicoptères pour la garde côtière canadienne.

M. Ellis: C'est donc un service interministériel.

M. Sinclair: C'est un service intraministériel, dans ce cas-ci.

M. Ellis: C'est juste.

M. Sinclair: Dans cette catégorie, les autres activités importantes englobent les services d'achat que nous offre le ministère des Approvisionnements et Services pour une somme de 2.6 millions de dollars, les services du corps des commissionnaires qui nous coûtent 1.1 million de dollars et divers autres services de traitement de données que nous achetons ailleurs au gouvernement. Voilà les postes principaux que comprend ce montant.

M. Ellis: Merci, monsieur le président. Ma seconde question a trait à la façon dont l'explication est donnée à la page 28-22.

Je lis:

> Locaux fournis gratuitement par le ministère . . .

Une somme de 3 millions de dollars.

> Locaux fournis gratuitement par le ministère des Travaux publics . . .

Le montant est d'un peu plus de 3 millions de dollars.

> Autres services fournis gratuitement par d'autres ministères . . .

De nouveau, la somme est d'environ 3 millions de dollars. Je ne comprends ps très bien cette comptabilité. Comment pouvons-nous recevoir et donner les services gratuitement et avoir quand même un chiffre de 3 millions de dollars? C'est probablement très simple, mais je ne comprends pas.

M. Sinclair: Monsieur le président, cela fait partie des méthodes comptables du gouvernement du Canada, les inscriptions concernant ce genre de frais font partie du budget, pour un grand nombre de postes relevant d'autres ministères. C'est le cas pour les locaux fournis par le ministère des Travaux publics.

M. Ellis: Cela m'explique rien au sujet des locaux fournis gratuitement par ce ministère.

M. Sinclair: Ce sont les frais concernant les locaux de notre propre édifice; ces locaux appartiennent en théorie au ministère des Travaux publics.

Le président: Ce sera votre dernière question, monsieur Ellis.

M. Ellis: Oui. Je m'excuse de revenir sur la question, monsieur le président, mais j'aimerais que ce soit un peu plus clair.

[*Text*]

This is an expense item within your budget and relates to office accomodations, I understand, that are provided by this department. Now, the majority of accommodations are provided by Public Works, but this is provided by this department.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, in order to keep managers aware of the respective real estate costs which they are incurring, we include items of this nature in order that individual managers will be aware of the costs of the accommodation which they occupy.

Mr. Ellis: I can see that being a worthwhile exercise within the department but I think it just completely confuses the budget, frankly.

The Chairman: Thank you, Mr. Ellis.

Mr. Bockstael, please.

Mr. Bockstael: Thank you, Mr. Chairman.

I would first like to address my congratulations to the Minister for his appointment to a very important role and wish him every success in his endeavours.

Coming from the Prairies, you know, we are pretty far away from wharfage and marine problems; yet, we are very concerned about the port of Churchill. And I was glad to read the report that there was currently still a vessel being loaded with special cereal grains that will be leaving, with the help of an icebreaker, I believe on November 9.

I am sorry, in a way, that we have to straddle two modes of transport when we speak of Churchill. We were very much interested in improvements leading to and at the port of Churchill. Leading to the port of Churchill, of course, there have been two sidings extended along the CN Churchill line at the Herchmer subdivision. This allows two trains to pass each other and could theoretically double the throughput capacity of the main line to Churchill. This then means that, if it follows through in consequence, the port of Churchill will be receiving a more rapid or a more consistent delivery of cars.

The Bruce-Allen Report states that the port of Churchill operates well on a limited season but that there serious unresolved problems in upgrading the rail line to carry the hopper cars over there. So that is part of the problem. In February of this year, there was a commitment to an ongoing federal upgrading program of $12.5 millon for the port of Churchill, including the installation of hopper car unloading facilities.

During the summer interval, of course, we had a rather one-sided task force made up of three Conservative members, headed by the chairman, Jack Murta, that came out and stated that the port of Churchill was a luxury we could not afford or implied that it was not needed. In the House, the Minister of Transport said, that though this may have been a statement of a task force, his government would certainly not ascribe to that as a policy.

We have, on page 28-16, Vote 15—and I am inquiring: does this $12.5 million program come under those capital expendi-

[*Translation*]

C'est un poste de dépense dans votre budget qui a trait à des locaux, des heures, si je comprends bien, fournis par ce ministère. La majorité des locaux sont fournis par le ministère des Travaux publics, mais ceux-ci sont fournis par ce ministère-ci.

M. Sinclair: Monsieur le président, afin que les gestionnaires connaissent les frais réels engagés, nous incluons les postes de ce genre afin que chacun puisse savoir combien les locaux qu'ils occupent coûtent.

M. Ellis: Je comprends bien que ce soit une bonne chose dans votre ministère, mais dans le budget cela porte à confusion.

Le président: Merci, monsieur Ellis.

Monsieur Bockstael, vous avez la parole.

M. Bockstael: Merci, monsieur le président.

Je voudrais tout d'abord féliciter le ministre de sa nomination à ce poste très important et lui souhaiter beaucoup de succès dans ses entreprises.

Je viens de Prairies, comme vous le savez, et pour nous, tous ces problèmes de quais et tous ces problèmes maritimes, cela semble très loin. Toutefois, le port de Churchill nous préoccupe beaucoup. J'ai été heureux d'apprendre qu'un navire était encore à quai, chargeant des céréales spéciales et qu'il pourrait partir précédé d'un brise-glace le 9 novembre, je crois.

D'une certaine façon, c'est dommage que nous ayions à emprunter deux modes de transport lorsqu'il est question de Churchill. Les améliorations apportées au port de Churchill et aux abords du port nous intéressent au plus haut point. Il y a évidemment aux abords du port de Churchill deux voies de service qui ont été prolongées le long de la ligne ferroviaire du CN à Churchill à la sous-division Herchmer. Cette extension permet aux trains de se doubler et en théorie cela devrait permettre de multiplier par deux la capacité d'expédition sur la voie principale de Churchill. Il s'ensuit donc qu'au port de Churchill, le passage des wagons se fera plus rapidement et plus régulièrement.

Le rapport Bruce-Allen mentionne que le port de Churchill fonctionne bien pendant une courte saison, mais que de sérieux problèmes ne sont pas encore résolus concernant l'amélioration des voies de chemin de fer pour le transport par wagons-trémies dans la région. C'est une partie du problème. En février de cette année, le gouvernement fédéral avait adopté un programme de 12.5 millions de dollars pour l'amélioration du port de Churchill. Ce programme comprenait des installations pour le déchargement des wagons-trémies.

Au cours du congé estival, évidemment, nous avons eu un groupe d'étude où les forces étaient assez inégales puisqu'il était composé de trois Conservateurs présidé par Jack Murta. Ils ont déclaré que le port de Churchill était un luxe que nous ne pouvions nous payer et qui d'ailleurs n'était pas nécessaire. Le ministre des Transports a déclaré à la Chambre que même si la déclaration venait du groupe d'étude, son gouvernement n'était pas certainement pas tenu d'y souscrire.

Nous avons à la page 28-17, le Crédit 15, ce programme de 12.5 millions de dollars s'inscrit ici dans les dépenses d'immo-

[*Texte*]

tures for marine transportation? Or is it in some other area of this budget—the upgrading of the port of Churchill?

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, the upgrading of the port of Churchill is provided for in the estimates of the National Harbours Board, which are reflected in Vote L55 . . .

Mr. Bockstael: I see.

The Chairman: . . . which, in fact, is in front of us, so it is quite proper to raise a question on that.

Mr. Bockstael: Okay. It is in order, then, to be addressing myself to that.

During this current fiscal year, have there been contracts ongoing and other improvements being carried out along those expenditure lines?

• 1225

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, yes, there has been a development program for the Port of Churchill involving dredging and other improvements that has been going on for the past couple of years and which will conclude some time in 1980, at least the present program will conclude some time in 1980.

Mr. Bockstael: Does that indicate that the full $12.5 million will have been allocated by the middle of 1980 or are there more items required at the Port of Churchill to maximize its delivery potential?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I am unfamiliar with the figure of $12.5 million. The program for the National Harbours Board, I believe, is somewhere in the order of $6 million or $7 million.

Mr. Bockstael: One last question then to the Minister of State for Transport.

Will your department carry on that general plan of improving the Port of Churchill itself for the very reason that it serves a useful purpose to the producers in Manitoba and Saskatchewan and is a vital adjunct to the other two main ports, Thunder Bay and Vancouver?

The Chairman: Mr. Minister.

Mr. Howie: Mr. Chairman, I can give the honourable member the assurance that the existing plan to which he refers will indeed be completed.

Mr. Bockstael: It will be completed?

Mr. Howie: Yes, sir.

The Chairman: Thank you, Mr. Bockstael. We have Mr. McDermid, Mr. MacLellan, Mr. Reid. It is approaching 12.30. If there is some general agreement that we not particularly watch the clock, I think we can get to all the members who I have on my list and perhaps even to a second round. Mr. Skelly, I understand, may want one further question or two. Mr. McDermid.

Mr. McDermid: Thank you, Mr. Chairman. I have a group of questions which really range all over the map, so I trust you will bear with me.

First of all, I would like to make a comment regarding one of the coast guard vessels, the Spindrift, which I am very

[*Traduction*]

bilisation pour le transport par eau? L'amélioration du port de Churchill fait-il partie d'un autre poste dans le budget?

Le président: Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: L'amélioration du port de Churchill est prévue au budget du Conseil des ports nationaux dont il est question au Crédit L55 . . .

M. Bockstael: Je vois.

Le président: . . . que nous devons étudier, par conséquent c'est tout à fait légitime de soulever la question.

M. Bockstael: Très bien. Rien ne s'oppose donc à ce que j'en parle.

Pendant l'année financière en cours, y a-t-il eu des contrats d'accords et d'autres améliorations qui s'inscrivent dans ces dépenses de capital?

M. Sinclair: Monsieur le président, oui, il y a un programme d'expansion pour le port de Churchill qui prévoit des opérations de dragage et autres améliorations; ce programme est en cours depuis deux ans et doit prendre fin en 1980. Le programme actuel du moins doit se terminer en 1980.

M. Bockstael: Est-ce que cela signifie que les 12.5 million de dollars auront été affectés vers le milieu de 1980 ou bien d'autres postes qui seraient-ils nécessaires pour que le port de Churchill puisse maximiser cette capacité de livraison?

M. Sinclair: Monsieur le président, je ne suis pas au courant de ce chiffre de 12.5 millions de dollars. Le programme du Conseil des ports nationaux prévoit je crois quelque 6 ou 7 millions de dollars.

M. Bockstael: J'ai encore une dernière question à poser au ministre d'État chargé des Transports.

Votre ministère va-t-il donner suite à ce projet global visant à améliorer le port de Churchill pour la bonne raison qu'il est très utile aux producteurs du Manitoba et de la Saskatchewan et qu'il est le complément essentiel des deux autres ports principaux, Thunder Bay et Vancouver?

Le président: Monsieur le ministre.

M. Howie: Monsieur le président, je peux garantir au député que le projet dont il parle sera certainement mené à bien.

M. Bockstael: Il le sera?

M. Howie: Oui monsieur.

Le président: Merci monsieur Bockstael. Nous avons encore les noms de MM. McDermid, MacLellan et Reid. Il est presque 12 h 30, êtes-vous à peu près tous d'accord pour ne pas trop surveiller l'horloge, cela me permettra de donner la parole à tous ceux qui sont sur ma liste et de commencer peut-être un second tour. M. Skelly désire poser une ou deux autres questions si j'ai bien compris. Monsieur McDermid.

M. McDermid: Merci monsieur le président. J'ai plusieurs questions qui touchent à peu près tous les domaines, j'espère que vous serez patients.

J'aimerais tout d'abord faire une remarque concernant les navires de la garde côtière, le *Spindrift* que je connais bien. Il

[*Text*]

familiar with. It spent two years at the marina at Ontario Place and I can only speak too highly of the staff. They were most accommodating to everyone who went by and was interested in the ship. They were a fine crew and the coast guard is to be commended.

Mr. Howie: Thank you very much. We will pass those remarks on to the crew.

Mr. McDermid: I am taking a look at some of the equipment that the coast guard has and I notice two sounding vessels, for example, in Sorel, Quebec, the *Beauport* and the *Ville Marie*, at least gather from the statement in here are outdated. Is there a regular ongoing replacement program? I believe if I am not mistaken their life was 15 years or something and they are five years beyond it, if my figures are correct.

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, we have just completed and obtained approval of a master plan for fleet replacement and refit which we have been working on for the past two and a half years. This should provide for an orderly replacement and refit of coast guard ships within their estimated useful life subject, of course, to the availability of funds voted by Parliament.

Mr. McDermid: That would go for the search and rescue vessels out on the West Coast . . . .

Mr. Howie: R—class cutters, you mean?

Mr. McDermid: Let me just give you some examples here. The *Mallard* and the *Moorhen*, is it, that are based in Kitsilano in B.C.? They have a 15-year life expectancy and they were built in 1955, which means that they should have been of service in 1970.

The Chairman: They will last forever.

Mr. McDermid: That is right, but if that is true, why is the life expectancy in there as 15 years when they have been going for 25. That is part of the ongoing program, is that correct?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, yes, that is correct, except I should point out that search and rescue craft are separate from the normal coast guard fleet in that search and rescue decisions are taken by a multi-departmental group and by ministers in committee as a separate funding exercise. During the past couple of years we have been engaged in a program of upgrading the search and rescue capability in order of priority.

• 1230

Mr. McDermid: My next question is, you have a DC-3—that is your one fixed-wing plane. Where is that stationed and what does it do?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, the DC-3 is based primarily in Ottawa and conducts flights over the St. Lawrence River and Lake Ontario as far down as Lake Erie, on pollution surveillance.

Mr. McDermid: The DC-3 is a great plane.

[*Translation*]

a passé deux ans au port de plaisance d'Ontario Place et je n'ai que des éloges pour l'équipage. Il était très accueillant pour tous ceux qui s'intéressaient au navire et venaient le visiter. C'est un équipage de premier ordre et nous devons féliciter les garde-côtes.

M. Howie: Merci beaucoup. Nous allons certainement transmettre ces remarques à l'équipage.

M. McDermid: En examinant l'équipement dont dispose la garde-côtière, je remarque deux navires de sondage, à Sorel et à Québec, le Beauport et le Ville Marie qui sont, du moins d'après ces déclarations, périmés. Y a-t-il un programme de remplacement prévu? Si je ne me trompe pas, leur durée est de quinze années environ et ils ont déjà dépassé de cinq ans cette date.

Le président: Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Monsieur le président, nous venons de terminer, après deux ans et demi de travail, un plan directeur de remplacement et de remise en état de la flotte. Ainsi ce remplacement et cette remise en état se feront de façon ordonnée en tenant compte évidemment de la durée prévue des navires et de la disponibilité des crédits votés par le Parlement.

M. McDermid: Cela vaut également pour les navires de recherche et de sauvetage en mer sur la côte-ouest . . .

M. Howie: Vous voulez parler des brise-glace de la classe «R»?

M. McDermid: Permettez-moi de vous donner des exemples. Le *Mallard* et le *Moorhen* ont leur port d'attache à Kitsilano en Colombie-Britannique n'est-ce pas? Leur durée de vie est de 15 ans, ils ont été construits en 1955, ce qui signifie qu'ils ne devaient plus être en service depuis 1970.

Le président: Ils dureront éternellement.

M. McDermid: C'est juste, mais si c'est vrai pourquoi prévoir une durée de 15 ans quand on les utilise pendant 25 ans? Ils font partie du programme permanent n'est-ce pas?

M. Sinclair: Monsieur le président, c'est tout à fait exact sauf que les navires de recherche et de sauvetage en mer sont différents de ceux de la flotte normale de la garde côtière en cela que les décisions concernant la recherche et les sauvetages en mer sont prises par un groupe de personnes appartenant à plusieurs ministères et par des ministres qui se réunissent en comité et qui doivent adopter un financement distinct. Depuis deux ans, nous travaillons activement à l'amélioration des services de reconnaissance et de sauvetage.

M. McDermid: J'aimerais maintenant vous poser une question au sujet de votre DC-3, votre avion à ailes fixes. Où est-il stationné et à quoi sert-il?

M. Sinclair: Monsieur le président, notre DC-3 est généralement basé à Ottawa et il sert à contrôler la pollution au-dessus du Saint-Laurent et du Lac Ontario, jusqu'au Lac Érié.

M. McDermid: Le DC-3 est un avion fantastique.

[*Texte*]

Would I be correct in assuming the Pacific Pilotage would be responsible for placing a pilot on the boat which had the accident in British Columbia and which went into the bridge? Is that correct?

Mr. Howie: Yes, it is.

Mr. McDermid: What kind of liability does that place on the ministry, or on the Pacific Pilotage as a crown corporation, if in fact they have a pilot on there and they do have an accident like that?

Mr. Howie: The ultimate allocation of responsibility, of course, would remain with the courts and I suppose we could not prejudge it.

Would you like to make a comment on it, Gordon?

Mr. McDermid: All right, one final question: you talked about marine shunting in the Welland Canal, I believe it was. What is marine shunting? I certainly do not know.

Mr. Howie: It is a most interesting project. I think the Chairman might take issue with me if I referred to the shunters as ships, but that is generally the designation. Mr. Sinclair has worked with this project from the beginning, and I will ask him to comment on it for you. It is a fascinating educational process for me.

The Chairman: Mr. Sinclair, on the understanding that you two gentlemen might have a very private, very interesting discussion on shunting, perhaps you might . . .

Mr. Howie: All right. All the members might be interested in just a general statement.

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Thank you, Mr. Chairman.

Very quickly, then, the marine shunter concept is one where two power devices are attached to the bow and stern ends of a ship going through the canal to position and move the ship into and out of the lock much more quickly than she could under her own power and therefore increase the productive capacity of the canal.

Mr. McDermid: Okay. One final question, Mr. Chairman.

The Chairman: A very short one, Mr. McDermid.

Mr. McDermid: All right, a very short one.

The difference between the Champlain Bridge, which makes half a million, and the Jacques-Cartier Bridge, which loses $3.2 million a year—I do not understand the operation of those two bridges and why the difference.

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I think the simple answer is there are tolls on the Champlain Bridge and no tolls on the Jacques-Cartier Bridge.

Mr. McDermid: That sure would make the difference.

The Chairman: Not a bad answer, Mr. Sinclair; it does make a difference.

Thank you, Mr. McDermid.

Mr. MacLellan, please.

[*Traduction*]

Est-ce bien l'Administration de pilotage du Pacifique qui a posté un pilote sur le bateau qui a eu un accident en Colombie-Britannique et qui a heurté un pont?

M. Howie: Oui.

M. McDermid: Quelle responsabilité doivent assumer le ministère ou l'Administration de pilotage du Pacifique, en tant que société de la Couronne, lorsque le bateau sur lequel ils ont posté un pilote a un accident de ce genre?

M. Howie: En dernière analyse, ce sont bien sûr les tribunaux qui en décident et je ne peux pas anticiper.

Avez-vous quelque chose à dire à ce sujet, Gordon?

M. McDermid: Bien. J'aimerais vous poser une dernière question: Vous avez parlé d'utilisation du rôle joué par les remorqueurs de manœuvre dans le canal Welland. De quoi s'agit-il?

M. Howie: C'est un projet extrêmement intéressant. Je suppose que le président ne sera pas d'accord avec moi si je dis que ces remorqueurs sont des bateaux, mais c'est généralement ainsi qu'on les désigne. M. Sinclair s'occupe de ce programme depuis le début et je vais lui demander de vous en parler. Je trouve ce programme vraiment très intéressant.

Le président: Monsieur Sinclair, étant donné que vous avez eu avec le ministre une discussion extrêmement intéressante sur ce programme, vous pourriez peut-être . . .

M. Howie: Bien sûr. Les membres du Comité seront certainement tous très intéressés à savoir en quoi consiste ce programme.

Le président: Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Merci, monsieur le président.

Brièvement, donc, ce programme consiste à adapter deux dispositifs à l'avant et à l'arrière du bateau pour lui permettre d'entrer et de sortir plus rapidement d'une écluse qu'il ne pourrait le faire avec ses propres moteurs, ce qui accélère donc la circulation dans le canal.

M. McDermid: Bien. Une dernière question, monsieur le président.

Le président: Soyez bref, monsieur McDermid.

M. McDermid: Bien.

J'aimerais savoir pourquoi il existe une telle différence entre le pont Champlain, qui réalise un profit de $500,000, et le pont Jacques-Cartier, qui perd 3.2 millions de dollars par an. Comment cela se fait-il?

Le président: Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Monsieur le président, la réponse est bien simple: il y a des péages sur le pont Champlain et il n'y en a pas sur le pont Jacques-Cartier.

M. McDermid: Je comprends, ça fait toute la différence.

Le président: Réponse fort judicieuse, monsieur Sinclair.

Merci, monsieur McDermid.

Monsieur MacLellan, vous avez la parole.

[*Text*]

Mr. MacLellan: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Minister, I understand—I came a little late, and I apologize—that in fact CN Marine is the responsibility of the Minister of Transport and does not fall under your jurisdiction; is that correct?

Mr. Howie: That is right, Mr. MacLellan. However, Mr. Marchand from the Surface administration is here this morning and I certainly have no objection if you would like to . . .

The Chairman: I must intervene as Chairman and say of course the vote is not in front of us this morning, and to indicate to you that CN Marine and its officials will be with us at a later date.

Mr. MacLellan: It was more for purposes of clarification, Mr. Chairman, just so I know in future to whom to direct questions on CN Marine.

Mr. Minister, I would raise a point of concern and that is on ice-breaking services. As the Minister probably realizes, the ice-breakers at one time were berthed in Sydney Harbour, which joins Cabot Strait and is very close to the Strait of Belle Isle in the Gulf of St. Lawrence, and the Chairman's area is the other area in question, that is, the Port of Halifax. But I would say, and I would request, that it would be of definite advantage to the port of Sydney and to the whole area of the Cabot Strait that an icebreaker be berthed in the Sydney harbour area during the winter, because, as the Minister knows, it takes 24 hours of steaming to get from Halifax to the Cabot Strait area and quite a period of time passes if a ship is stuck in the strait for that period of time.

• 1235

The Chairman: Mr. Minister.

Mr. Howie: Mr. Sinclair.

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, with regard to the deployment of icebreakers, we follow a policy of deploying the icebreakers wherever they are needed whenever they are needed, and follow a policy of basing them where they can be most adequately serviced in terms of shipyards, provisioning, etc., and where we have our existing bases, where the ships do some of their own self-refits and maintenance.

To move a major icebreaker from an established base to an area which does not have a coast guard base would entail a major expenditure on our part for which we do not have funds.

Mr. MacLellan: Yes, but should not some consideration, Mr. Sinclair, be given to where the ice is? I say that not to be facetious but I say it as a means of practicality, where in fact we do have the CN Marine vessels going back and forth and we do have the Coast Guard College.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, when the icebreakers put to sea they in fact go out for two and three months at a time, and they stay at sea as long as they are required, only coming back into port to bunker occasionally or to reprovision. So the ships while they are active during the winter months do stay at sea.

[*Translation*]

M. MacLellan: Merci, monsieur le Ministre.

Je m'excuse, monsieur le Ministre, d'être arrivé un peu en retard. Est-il exact que la société CN Marine relève du ministre des Transports et non de vous?

M. Howie: C'est exact, monsieur MacLellan. Toutefois, M. Marchand, de l'Administration des transports de surface, est ici ce matin et je suis prêt, si vous le voulez . . .

Le président: Je dois intervenir pour vous signaler que ce crédit ne figure pas à notre ordre du jour de ce matin et que les représentants de CN Marine comparaîtront devant nous à une date ultérieure.

M. McLellan: Monsieur le président, c'était surtout pour savoir à qui je devrais poser, à l'avenir, mes questions relatives à CN Marine.

Monsieur le Ministre, j'aimerais maintenant parler des brise-glaces. Comme vous le savez, il fut un temps où ces brise-glaces étaient amarrés à Sydney Harbour, à proximité du détroit de Cabot et du détroit de Belle-Isle dans le Golfe du Saint-Laurent. L'autre région en question est celle du président puisqu'il s'agit du port de Halifax. J'estime qu'il serait beaucoup plus avantageux pour le port de Sydney et pour toute la région du détroit de Cabot d'amarrer un brise-glace dans le port de Sydney pendant l'hiver car, comme vous le savez, il faut 24 heures à un bateau pour se rendre de Halifax au détroit de Cabot, ce qui représente une longue attente pour un bateau qui se trouve pris dans les glaces de ces détroits.

Le président: Monsieur le ministre.

M. Howie: Monsieur Sinclair.

Le président: Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Monsieur le président, nous avons pour politique d'utiliser nos brise-glaces là où ils sont nécessaires et quand ils sont nécessaires et nous avons décidé de les stationner là où les services sont les plus appropriés, et je veux parler des chantiers navals, des services d'approvisionnement, des services de réparation et d'entretien etc.

La décision de déplacer un gros brise-glace dans un port n'ayant pas de services de garde-côte entraînerait des dépenses importantes et nous ne pouvons tout simplement pas nous le permettre.

M. MacLellan: Je suis d'accord, monsieur Sinclair, mais ne devrait-on pas stationner ces brise-glaces à proximité des secteurs les plus souvent pris par les glaces? Je dis cela sans plaisanter car à Sydney, nous avons les bateaux de CN Marine et nous avons également le collège de la garde côtière.

M. Sinclair: Monsieur le président, lorsque les brise-glace partent en mission, ils prennent généralement la mer pour deux ou trois mois et ils y restent aussi longtemps qu'il le faut; ils ne reviennent au port que pour se réapprovisionner de temps à autre. Pendant les mois d'hiver, ces bateaux restent donc en

[*Texte*]

When they depart in late June or early July for the Arctic of course they are gone for three to four months.

Mr. MacLellan: I do not want to use up all my time just on that one question, Mr. Sinclair. I would ask that you look into the matter from the point of view of the Sydney harbour region and, if you find that there is something that could be improved there, I would ask you to do it.

I would like to ask the Minister a question regarding the Coast Guard College, which is a very serious concern. And I would like to congratulate the Minister on the fine buildings that comprise the new Coast Guard College, first phase. They are a credit to the community. My main concern is that the second phase has not received definite approval from the government. This concerns the recreational facilities, and really the broader aspect of the training of the cadets. There are no facilities comparable to this in the Sydney area that could replace these or could be used instead of these facilities, and yet there is no word. The designs have been approved for the building, and there is an urgency of time, Mr. Minister. I asked under Standing Order 43 and I received a word from some member of the government that in fact all facets of the Coast Guard College have been approved, but I have received no confirmation on this.

Mr. Howie: I thank the honourable member for his question. The Coast Guard is a very important element in our marine administration and I am very pleased to see the honourable member's interest in it. The Coast Guard College plans were submitted—I cannot give you the actual date—over a year ago to the Treasury Board and at that time the funding for the recreational facility was deleted. It was deleted from the plan. Because of the honourable member's motion in Parliament and because of his interest expressed, I have looked into the matter and I share his concern. I think the recreational facility, particularly the gymnasium aspect, is extremely important to young men who are in training in the coast guard and I accept the honourable member's judgment that there is not a comparable facility available in the area and I will watch for an appropriate strategic time to resubmit that aspect to the Treasury Board.

Mr. MacLellan: Thank you, Mr. Minister.

With regard to the question of the port at Sydney, has there ever been a study done on the port of Sydney, as is being done at other ports in the area?

Mr. Howie: None that I am aware of. I will enquire further if you would like me to, but Mr. Sinclair has indicated to me that he cannot recall any either.

• 1240

Mr. MacLellan: Getting back to the icebreaking situation, has there ever been a request from the Sydney Port Commission for a tug, a harbour tug with firefighting capability and modern icebreaking facility around the wharfs? I see this not as a large expenditure, Mr. Minister, but when we have the CN marine ferries that come into the wharf and the angle at which they come in, it could be very difficult to fight a fire

[*Traduction*]

mer. Lorsqu'ils lèvent l'ancre à destination de l'Arctique à la fin juin ou au début de juillet, ils prennent la mer pour trois ou quatre mois.

M. MacLellan: Je ne voudrais pas consacrer tout mon temps à cette question, monsieur Sinclair, mais simplement vous demander d'étudier la question du port de Sydney et de faire votre possible pour améliorer la situation.

Je vais maintenant poser une question au ministre en ce qui concerne le Collège de la garde côtière. J'aimerais tout d'abord le féliciter de la réalisation de la première phase de construction de ce nouveau collège. Ces batiments font honneur à notre collectivité. Toutefois, je m'inquiète parce que la seconde phase de construction n'a pas encore été définitivement approuvée par le gouvernement. Cette seconde phase comprend les équipements de loisir et toutes les installations nécessaires à la formation des cadets. Aucun autre établissement de la région de Sydney ne pourrait fournir ces installations. Les plans ont déjà été approuvés et je vous assure que tout cela est très urgent, monsieur le ministre. J'ai déjà posé une question à ce sujet, conformément au règlement 43, et on m'a répondu que le gouvernement avait approuvé toutes les phases de la construction de ce collège, mais je n'en ai reçu aucune confirmation.

M. Howie: Je remercie le député d'avoir posé cette question. La garde côtière est un élément très important de l'Administration des transports par eau et je suis heureux qu'il s'y intéresse. Les plans de ce collège ont été soumis il y a un peu plus d'un an au Conseil du Trésor mais, à cette époque, on avait décidé d'annuler le budget prévu pour les équipements de loisirs. Après que le député ait présenté sa motion en Chambre, j'ai décidé d'étudier la question et je peux lui affirmer que je comprends son problème. En effet, ces équipements de loisirs, surtout le gymnase, constitue un élément important de la formation des gardes côtes et je suis d'accord avec le député pour dire qu'il n'y a aucun autre établissement dans la région susceptible de se prêter à ce genre d'activités. J'attends donc le moment opportun pour soumettre à nouveau ce programme au Conseil du Trésor.

M. MacLellan: Merci, monsieur le ministre.

En ce qui concerne le port de Sydney, une étude a-t-elle déjà été faite à son sujet, comme c'est le cas des autres ports de la région?

M. Howie: Non, pas que je sache. Si vous le voulez, je me renseignerai davantage, mais M. Sinclair m'indique qu'il n'y en a pas eue.

M. MacLellan: Pour revenir à la question des brise-glaces, avez-vous reçu, de la part du Conseil du port de Sydney, une demande d'un bateau remorqueur pouvant éteindre les incendies et pouvant briser les glaces autour des quais? Je vois que cela n'implique pas une dépense énorme, monsieur le Ministre. Comme vous le savez, les traversiers de la CN viennent amarrer à notre quai et leur angle d'approche est tel qu'il

[*Text*]

should one arise while they are in the wharf just strictly from the area, from the pier and from the land, and a fire-fighting tug with other uses, with the usual uses of tug, perhaps could break ice around the piers in early winter. It would be of definite advantage and I think it would be quite an additional safety factor for the harbour region.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, representations have been made by the Port of Sydney along that line in the past. We have given them as much consideration as we can but we do not provide tug services. Firefighting services are really a responsibility of the municipality and it would seem that really it should be. If such a tug was to be provided, it would be in the nature of private industry in conjunction with the City of Sydney or North Sydney to look into that rather than the coast guard. That is beyond our . . .

Mr. MacLellan: There is no facility or no avenue open for financing or assistance to a port commission for obtaining such a facility? Is that correct?

Mr. Sinclair: That is correct.

The Chairman: Do you have another one or two, Mr. MacLellan?

Mr. MacLellan: No, I just would like the Minister, if he would, to keep in touch with me on the question of the coast guard college because it is quite a serious matter and the facilities are badly needed.

Mr. Howie: I thank the honourable member for his assistance and I will keep in touch with him.

The Chairman: A certain gentleman, I might suggest to Mr. MacLellan, in another place raised this question and it is a very good one. I wonder if I could move to Mr. Deniger now.

Mr. Deniger: Thank you, Mr. Chairman. Monsieur le ministre, je tiens à vous féliciter de votre nouvelle responsabilité et je tiens aussi à souligner que, lorsque viendra le moment de mettre sur pied une marine marchande, vous pourrez certainement compter sur mon appui.

Je tiens aussi à féliciter le président de notre comité d'avoir participé à la ratification, la semaine passée d'une entente avec les membres d'un syndicat et des armateurs de la côte du Pacifique et d'avoir mis sur pied, peut-être, un embryon de marine marchande au Canada.

The Chairman: Hear, hear. Would you like me to elaborate for an hour or two?

Mr. Deniger: No, but I think it is a great move and I congratulate you for it.

The Chairman: Thank you.

Mr. Deniger: I think it is a step in the right direction. Le discours du Trône faisait mention, monsieur le ministre, d'une marine marchande qui, à la fois, incluerait ds considérations visant les chantiers maritimes. J'étais inquiet ce matin d'apprendre que, justement, vous n'aviez pas encore rencontré votre homologue, le sénateur et ministre responsable de l'industrie et du commerce, au sujet du rôle de ces chantiers maritimes à l'intérieur de votre projet de marine marchande,

[*Translation*]

serait très difficile d'éteindre un incendie qui se déclarerait au moment où le traversier était amarré au quai; il serait très difficile de l'approcher aussi bien du quai que de terre. Il nous faudrait un toueur polyvalent qui pourrait éteindre les incendies et briser les glaces autour des quais au début de l'hiver. Ce serait non seulement avantageux, mais ça ajouterait à la sécurité de la région du port.

M. Sinclair: Monsieur le président, le port de Sydney a déjà fait des instances de ce genre. Nous avons étudié la question, mais nous ne fournissons pas de services de remorquage. Les services d'incendie relèvent d'ailleurs de la municipalité comme il se doit. Si vous voulez ce genre de services, il faudrait que la ville de Sydney ou de North Sydney s'adresse au secteur privé plutôt que de demander cela à la garde-côtière, ce n'est pas de notre ressort . . .

M. MacLellan: Alors, il n'y a pas moyen d'obtenir de l'aide pour financer ce genre de projet?

M. Sinclair: C'est bien ça.

Le président: Avez-vous d'autres questions, monsieur MacLellan?

M. MacLellan: Non, je demanderais tout simplement que le ministre me tienne au courant de l'évolution de la question du collège de la Garde côtière, puisqu'il s'agit d'une question très sérieuse et on a grandement besoin d'installations.

M. Howie: Je remercie l'honorable député de son aide et je le tiendrai au courant.

Le président: Je tiens à signaler à M. MacLellan, qu'à l'autre Endroit la question a déjà été soulevée d'une façon très élégante. Je pas la parole à M. Deniger maintenant.

M. Deniger: Merci, monsieur le président. Mr. Minister, I would like to congratulate you on your new responsibilities and I would like to point out that when the time comes to set up a merchant marine for Canada, you can certainly count on my support.

I should also like to congratulate the Chairman of our Committee for having taken part in the ratification process of an agreement between trade unions and Pacific coast ship owners and thus, just possibly laying the groundwork for the establishment of a merchant marine in Canada.

Le président: Bravo, bravo. Voulez-vous que je vous entretienne sur la question pour une heure ou deux?

M. Deniger: Non, mais c'était une excellente initiative et je vous en félicite.

Le président: Merci.

M. Deniger: Je trouve que c'est un pas dans la bonne direction. In the speech from the throne there was talk of creating a merchant marine, thus creating jobs for our shipyards. I was quite concerned, to learn that you have not yet met with the Senator who is also the Minister for Industry, Trade and Commerce, regarding the role the shipyards would play in this merchant marine project, and I find this rather difficult to accept. However, we will probably get back to that a little later on.

[*Texte*]

et je m'explique mal ça. Mais, enfin, on va revenir à cela, peut-être plus tard.

J'aimerais demander au ministre quelles sont ses intentions à l'égard de la Loi sur le pilotage. On sait qu'en vertu de la Loi sur le pilotage, il doit y avoir, je pense, après cinq ans, une révision des différentes administrations. J'aimerais savoir si le Ministre a l'intention d'apporter des amendements aux administrations de pilotage ou s'il a l'intention de laisser les administrations de pilotage continuer comme elles sont?

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, we have conducted a review of the Pilotage Act. We have had discussions with many of the parties involved. A number of the problems that were prevalent in pilotage some two to three years ago when the review commenced now appear to have been substantially resolved. There are ongoing discussions between the shipping industry and pilots with a view to resolving some of their differences at least in part, and at this point in time, with the system working reasonably well, I do not perceive any urgency to recommend to the Minister any consideration for changes in the Pilotage Act at this time.

M. Deniger: Je considérais, monsieur le président, cette recommandation comme étant parmi les plus sages que l'administrateur maritime pourrait faire.

Maintenant, monsieur le ministre, le port de Montréal a dû subir une grève de cinq mois, une grève qui s'explique mal quand on regarde, effectivement, la rapidité qui a entouré le règlement du conflit à Vancouver.

J'aimerais savoir si le ministre est en mesure de nous dire aujourd'hui quelles sont les conséquences économiques de cette grève et quelles en sont les conséquences physiques? Par le mot physique, je parle des élévateurs à grain, à savoir s'ils sont pleins ou s'ils ne seront pas pleins. Quelles sont les conséquences que cela peut avoir sur les fermiers ou les éleveurs de porc ou de bétail dans la région de Montréal?

• 1245

Mr. Howie: Mr. Franche, would you help us with this, please?

The Chairman: Mr. Pierre Franche, Chairman, National Harbours Board.

M. Pierre A. Franche (président, Commission des ports nationaux): Merci, monsieur le président.

Je crois que, quant aux conséquences économiques sur l'approvisionnement en grains, étant donné que la grève a été réglée récemment, nous avons assez de temps pour remplir les élévateurs à grains et fournir les 200,000 tonnes de grains qui sont requises pendant les mois d'hiver pour approvisionner la région du port de Montréal.

Maintenant, est-ce qu'il y avait une deuxième partie à votre question?

M. Deniger: Il y avait la question des conséquences économiques. Est-ce que vous avez perdu des revenus à cause de cette grève-là?

[*Traduction*]

I would like to ask the Minister what he intends to do with the Pilotage Act. We know that by law all of the pilotage authorities have to be reviewed every five years. I would like to know whether the Minister intends to bring amendments to the pilotage authorities Act or whether he intends to leave them as they are?

Le président: Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Monsieur le président, nous avons déjà entrepris la révision de la Loi sur le pilotage. Nous avons eu des discussions avec les parties concernées. Un grand nombre de problèmes qui existaient dans le domaine du pilotage il y a deux ou trois ans, lorsque nous avons commencé le processus de révision, semblent avoir été résolus. Il y a des consultations continuelles entre l'industrie et les pilotes afin de résoudre les difficultés qui peuvent exister d'une part et de l'autre. Puisque tout semble marcher assez bien, pour le moment, je ne vois pas pourquoi je devrais recommander au ministre de changer la Loi sur le pilotage.

Mr. Deniger: Mr. Chairman, I feel that this is the wisest course of action that the maritime administration could take at this time.

Now, Mr. Minister, the port of Montreal has just lived through a five month strike, a strike that is somewhat difficult to explain, if you look at the speed with which the Vancouver dispute was settled.

Can the minister tell us what impact the strike has had both in economic terms and in real terms? In other words are the grain elevators full or are they empty? What impact will this have on the farmers, and the pork and cattle producers in the Montreal area?

M. Howie: Monsieur Franche, pourriez-vous nous donner un coup de main, s'il vous plaît?

Le président: M. Franche, président du Conseil des Ports nationaux.

Mr. Pierre A. Franche (Chairman, National Harbours Board): Thank you, Mr. Chairman.

As far as the economic consequences are concerned, and the impact this may have had on the grain supplies, since the strike was settled just recently, we have had time to fill up the grain elevators and to supply the 200,000 tons of grain that are required over the winter months to supply the Montreal area.

Now I think there was a second part to your question . . .

Mr. Deniger: I wanted to know about the economic consequences of the strike. Have you lost any revenue as a result of this strike?

[*Text*]

M. Franche: Oui, nous avons perdu des revenus. Il est très difficile de les quantifier parce que cela dépend, évidemment, de la quantité de grains qui étaient disponible pour les élévateurs à grains du Saint-Laurent. Or, traditionellement, durant les mois de juin, juillet et août, peu de grains sont disponibles pour l'élévateur. Je dis peu, comparativement à sa capacité.

C'est vraiment en septembre, octobre, novembre et décembre qu'on manutentionne le plus de grains. Donc, on a perdu le mois de septembre, qui a eu un impact, et on est en train de se rattraper d'ici à la fin de décembre.

M. Deniger: J'aimerais aussi demander au ministre s'il a des nouvelles encourageantes à nous donner concernant le port de Québec. On sait que, depuis le départ de CP ship pour Montréal, le port de Québec a connu une baisse de trafic. D'ailleurs, justement, une étude semble indiquer qu'un certain nombre de débardeurs devraient, ou auraient peut-être à perdre leur emploi.

Est-ce que le Ministre a des nouvelles encourageantes concernant, peut-être, un terminal de pulpe et papier au port de Québec, et s'il peut élaborer à ce sujet?

Le président: Monsieur Franche.

M. Franche: Monsieur le président, le port de Québec a, évidemment, perdu son trafic de conteneurs. D'un autre côté sa situation s'est améliorée grandement du côté des marchandises en vrac. Par exemple, l'élévateur à grain Bundy a augmenté sa manutention d'au-delà de 50 p. 100.

M. Deniger: si on me permet, monsieur le président, est-ce qu'il y a une relation entre la grève à Montréal et l'augmentation de la manutention des grains à Québec?

M. Franche: Non, . . . Il y en a toujours une, je ne devrais pas donner un non catégorique, il y en a toujours une. C'est de la façon évidemment qu'on a pu manutentionner le grain, soit à Trois-Rivières, à Sorel, Montréal, la Baie Comeau, et Port Cartier, évidemment. Toutefois, l'année précédente il n'y avait pas de grève dans le port de Montréal, mais il y a eu aussi une augmentation de tout près de 50 p. 100. On pourrait peut-être y attribuer un 10 p. 100 . . .

Le port de Québec, d'un autre côté, a fait des arrangements récemment avec la Commission canadienne du lait pour manutentionner du lait en poudre, etc. Donc, is ont pu corriger le déficit en trafic, au moyen de marchandises en vrac.

M. Deniger: Pour ce qui est de se spécialiser pour le mouvement du bois?

M. Franche: On a fait une étude sur le mouvement des produits forestiers. Le grand problème dans ce domaine-là c'est, évidemment, l'organisation de la mise en marché. Il serait nécessaire qu'il y ait une organisation de mise en marché pour les marchés européens, parce que ça vise vraiment le marché européen, et non pas le marché nord-américain, sauf le sud, probablement, des États-Unis. Si cela se produisait, il y a des équipements disponibles, et s'il fallait faire des changements à certains quais, etc., je crois qu'on pourrait le faire.

M. Deniger: Maintenant, j'ai une dernière question, monsieur le président, si vous me le permettez.

[*Translation*]

Mr. Franche: Yes, we did lose revenue. It is however difficult to quantify these losses because as you know it all depends on the quantities of grain made available to the St. Lawrence grain elevators. Traditionally, during the months of June, July and August very little grain is made available for the elevators. When I say little, this is obviously relative to the capacity of the elevators.

It is really in September, October, November and December that we handle the most grain. So we did lose out on the month of September, this has had an impact, but I think that we will be able to make up these losses by the end of December.

Mr. Deniger: I would also like to know whether the Minister has any good news regarding the port of Quebec. We know, that since the CP ships have left for Montreal, there has been a slump in Quebec's traffic. It seems, according to a study that has been carried out that a number of longshoremen will probably be losing their jobs.

Does the Minister have any encouraging news in this regard perhaps a pulp and paper terminal might be considered for the port?

The Chairman: Mr. Franche.

Mr. Franche: Mr. Chairman, the port of Quebec has, as we know, lost its container traffic. However, the situation has improved somewhat, because of an increase in bulk merchandise. For example, the Bundy grain elevator has increased its handling by over 40 per cent.

Mr. Deniger: If you will allow me, Mr. Chairman, I would like to know whether there is any relationship between the Montreal strike and the increase in grain handling in Quebec City?

Mr. Franche: No . . . There is always one, I should not say no categorically, there always is a relationship. We could have handled the grain through Three Rivers, Sorel, Montreal, Bay Comeau, and Port Cartier. However, last year there was no strike in the port of Montreal but there was almost a 50 per cent increase. We could perhaps attribute a 10 per cent increase to the strike.

The port of Quebec, on the other hand has recently entered into an arrangement with the Canadian Dairy Commission to handle skim milk powder, thus correcting any slump in traffic by bringing in this bulk merchandise.

Mr. Deniger: How about specializing in the handling of wood?

Mr. Franche: We have done a study on the movement of forest products. The biggest problem here obviously, is the marketing aspect. We would have to set up a marketing organization for the European market, because the shipment would have to be for the European market and not the North American market, with the exception of the southern United States. If this did occur, facilities do exist and we would only have to make some changes to the wharves, et cetera, but I think it could be done.

Mr. Deniger: Now, Mr. Chairman, if you will allow me I have one more question.

[*Texte*]

Je voudrais demander au ministre s'il a quelque chose à me dire concernant le quai de Pointe-au-Pic. On se rappelle que le gouvernement précédent avait accepté d'effectuer des dépenses en capital importantes si les autorités locales pouvaient s'assurer que les industries participeraient activement, non pas au financement du quai, mais à l'usage de ce quai. J'aimerais savoir si le ministre est en mesure de nous dire aujourd'hui, en ce qui concerne le quai de Pointe-au-Pic, s'il y a eu des réunions avec les usagers possibles du quai et également es-t-il en mesure de nous dire quand les constructions commenceront?

• 1250

The Chairman: Mr. Minister. Mr. Sinclair.

Mr. Howie: We have a pretty extensive answer here for that one, sir. Perhaps Mr. Sinclair could abbreviate it more than I could.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, there have been studies going on for some considerable time with respect to a forest products terminal at Pointe-au-Pic. The major question to be resolved is who would use such a terminal. The Donahue Paper Company was one of the prime possible users but they are also considering the possibility of Chicoutimi, and they, along with Reed Paper Company, are also considering the possibilities of a forest products terminal at Quebec City. We have made enquiries and sent enquiries to various possible users of the port and development at Pointe-au-Pic and so far no one has responded in a positive way with any sort of even general commitment to use Point-au-Pic as a possible departure point.

M. Deniger: Merci, monsieur le président.

The Chairman: Thank you, Mr. Deniger. I have Mr. Reid and then two very quick interventions on the second round, one by Mr. Skelly and one by Mr. Harquail. Then I think by agreement we should adjourn.

Mr. Reid (St. Catharines): Mr. Chairman, Mr. Minister, I would like to make a fairly brief opening comment. Then I would like if I could, to put my questions on the record and perhaps the Minister can respond either today or in some other later manner as time and opportunity permit.

The Chairman: That is quite acceptable, Mr. Reid.

Mr. Reid (St. Catharines): May I then say this, that I was very encouraged by the comments of the minister with respect to the establishment of a deep sea marine. We in our particular area have been looking forward to this for some time. I would like to recognize too that the viability of that deep sea marine might depend on a number of things including (a), the nature and type of equipment that would be used, and (b), the capacity of the great inland waterway, the St. Lawrence Seaway, and its ability to carry much of it, which would be Canadian bulk goods. Accepting that premise then, Mr. Minister, what is the position of the ministry with respect to meeting that demand which exists on the St. Lawrence waterway and, as commented by you in your opening comments, that you would reach the capacity in the late eighties, which is a reasonably short term in this respect.

[*Traduction*]

I would like to ask the Minister whether he has anything to say regarding the Pointe-au-Pic wharf. If you recall the previous government had committed itself to rather substantial capital expenditures on the wharf providing the local authorities could assure them that industry would participate actively, not in the financing of the wharf itself but by using it. Could the Minister tell us today if he had meetings with the potential users of Pointe-au-Pic wharf and also when will the building start?

Le président: Monsieur le ministre, monsieur Sinclair.

M. Howie: Nous avons une réponse assez complète à vous donner. M. Sinclair pourrait peut-être la résumer plus facilement que moi.

M. Sinclair: Monsieur le président, depuis déjà pas mal de temps on fait des études concernant le terminal des produits forestiers à Pointe-au-Pic. La question principale à résoudre est de savoir qui se servira de ces terminaux. La société Donahue Paper devait être un des principaux usagers, mais il envisage également Chicoutimi; la société Reed Paper songe également au terminal de produits forestiers de Québec. Nous avons fait des enquêtes et envoyé des formulaires à divers utilisateurs possibles concernant le port et l'expansion de Pointe-au-Pic, mais jusqu'à maintenant personne n'a répondu de façon positive, ni ne s'est engagé à se servir de Pointe-au-Pic comme point de départ probable.

Mr. Deniger: Thank you, Mr. Chairman.

Le président: Merci, monsieur Deniger. J'ai encore le nom de M. Reid et deux très rapides interventions, au second tour, de la part de M. Skelly et de M. Harquail. Si vous êtes d'accord ensuite nous pourrons ajourner.

M. Reid (St. Catharines): Monsieur le président, monsieur le ministre, je voudrais faire une courte remarque au départ. Si vous me permettez, je voudrais poser mes questions et le ministre peut y répondre soit aujourd'hui soit plus tard si le temps et l'occasion le permettent.

Le président: C'est très bien, monsieur Reid.

M. Reid (St. Catharines): Les propos du ministre concernant la construction de ports en eau profonde m'ont beaucoup encouragé. Nous nous y attendons depuis quelque temps dans ma région. Je voudrais également souligner la rentabilité de ce port en eau profonde qui dépendra d'un certain nombre de choses (a) la nature et le genre de l'équipement utilisé et (b) la capacité de la Voie maritime du Saint-Laurent, cette artère importante, de transporter les marchandises composées en grande partie de produits en vrac canadiens. En acceptant ce prémisse, quelle est la position de votre ministère face à cette demande qui se fera sentir dans la Voie maritime du St-Laurent, demande que vous pourrez satisfaire, d'après vos remarques préliminaires, vers la fin des années 80, c'est-à-dire à un assez court terme.

[*Text*]

Again, if I might, Mr. Chairman, I could follow that through with these follow-up questions. Whether or not we have a deep sea marine, we are interested in increasing the capacity of that St. Lawrence waterway.

Secondly, in response to a question from Mr. Lumley, I understood you to say, Mr. Minister, that yes, your ministry would implement the tolls in their staging as earlier presented, and this, as I gathered from your comments, included stage four, which was the last 25 per cent increase. Recognizing that this proposal came forward at a time when there was not too much interest in the establishment of a deep sea marine, does not the deep sea marine have any effect in that decision, recognizing as you well know the users doing all they can to divert the commodity traffic from the Welland Canal by reason of Seaway tolls? If this is the position of the ministry, then I ask why.

Thirdly, Mr. Minister, Mr. Skelly has elaborated on the desirability of a position paper stating when step by step we can expect the proposal to implement and establish a deep sea marine. He also raised the question of the related aspects, because the viability, again I will say, would be the carrying of our bulk products on Canadian bottoms. Would that position paper include a position with respect to Canadians using Canadian bottoms?

• 1255

To and then, in that same manner, I would not want the viability of a deep sea marine established over a short period, having regard to the comments made that at the outset ships would be purchased. The ships that would be purchased by our deep sea marine fleet, whoever they might be as purchasers, would not be the most recent type ships with the most recent type equipment, whether we are talking about automatic loaders or otherwise. So I would hope the time period allocated for the implementation in this use of the deep sea marine and testing, with whatever support we can give, would allow for the use of our shipbuilding industry. Again a co-ordinated package. Good as the shipbuilders might be, they are not as self-supporting or as independent as they might be; so this would be a national boost, a shot in the arm for the shipbuilding industry and the Canadian economy generally.

When I make that comment, I simply say this and conclude: The Russians built up their marine fleet from a fleet of 590 in 1959 to 2,456 ships within 20 years. It is established as a money-making proposition with only 80 per cent of the goods being carried to Russian ports. We wonder if we cannot use this as some sort of a target date by which we might implement a shipping fleet of our own.

Mr. Howie: Thank you very much, Mr. Reid.

The Chairman: Mr. Minister, before you respond, the hour is getting late and perhaps you might give consideration to a written, detailed response to the very specific question that Mr. Reid has asked.

Mr. Howie: Would that be acceptable to you, Mr. Reid?

[*Translation*]

Si vous me le permettez monsieur le président, j'enchaînerai avec quelques questions dans la même veine. Que nous ayons ou non un port en eau profonde, j'aimerais savoir si nous tenons à augmenter la capacité de la Voie maritime du St-Laurent.

Deuxièmement, en réponse à une question posée par M. Lumley, vous avez dit monsieur le premier ministre, je crois, que votre ministère échelonnerait les nouveaux tarifs de péage si j'ai bien compris vos remarques, l'étape 4, la dernière augmentation serait de 25 p. 100. Je sais que cette proposition a été faite à un moment où on ne s'intéressait pas beaucoup à la construction d'un port en eau profonde, mais est-ce que cette construction n'a pas d'effet sur la décision, puisque, comme vous le savez très bien, l'utilisateur fait tout son possible pour détourner le trafic des marchandises du canal Welland à cause du péage de la voie maritime? Si c'est la position qu'a adoptée le ministère, puis-je vous en demander la raison?

Troisièmement, monsieur le ministre, M. Skelly a expliqué qu'il était souhaitable d'avoir un exposé de principe expliquant étape par étape quel serait le calendrier probable fixé pour la création d'un port en eau profonde. Il a aussi parlé d'aspects connexes, car la rentabilité de ce port, je le répète, dépendrait du transport par navires canadiens de nos produits en vrac. Est-ce que cet exposé de principe explique la position du gouvernement concernant l'utilisation de navires canadiens?

Il ne faudrait pas s'attendre à ce que ce port en eau profonde devienne rentable à court terme, étant donné les remarques concernant l'achat des navires. Ces navires seraient achetés par notre flotte hauturière ne seraient pas de modèle récent, l'équipement ne serait pas moderne, qu'il s'agisse de chargeuses automatiques ou autre chose. J'espère donc que la période prévue pour l'application de ce programme offrira des possibilités de travail à notre industrie de construction navale. Tous les éléments du programme seraient coordonnés. Même si les constructeurs de navires sont bons, ils ne peuvent pas s'autofinancer et ne sont pas aussi indépendants qu'ils pourraient l'être; il s'agirait donc d'un stimulant pour l'industrie de la construction navale et l'économie canadienne en général.

Je n'ajouterai qu'un commentaire à ce sujet: les Russes ont construit leur flotte maritime à partir d'une flotte de 590 navires en 1959 et 20 ans plus tard ils ont 2,456 navires. C'est devenu une entreprise rentable, avec seulement 80 p. 100 des produits acheminés vers les ports russes. Ne pourrions-nous pas nous fixer un objectif de ce genre, une date à laquelle nous pourrions avoir aussi notre flottre maritime.

M. Howie: Merci beaucoup, monsieur Reid.

Le président: Monsieur le ministre, je vois que le temps avance; vous pourriez peut-être songer à donner votre réponse par écrit, une réponse détaillée, à la question qu'a posée M. Reid.

M. Howie: Est-ce que cela vous convient, monsieur Reid?

[*Texte*]

Mr. Reid (St. Catharines): That would be acceptable. That was my intent at the outset, Mr. Chairman.

Mr. Howie: Thank you. We will do that for you, sir.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Reid. I wonder if we could go very quickly to second round; brief questions by Mr. Lumley, Mr. Skelly and Mr. Harquail.

Mr. Lumley: On a point of order before we go to second round; since we are not having the Minister of Transport on Friday, is it agreed that we will have the Minister of State for Transport?

The Chairman: Yes, gentlemen, the minister of state and his officials have agreed to be with us, at least from 9.30 a.m. until 10.30 a.m. Friday. There is then a briefing that the minister will have to attend but there will be an opportunity to pursue questions with the minister of state on Friday morning at 9.30—not in this room because of President Carter's visit to Canada, but in Room 371 of the West Block.

Mr. Lumley: If that is the case, Mr. Chairman, I will pass for second round.

The Chairman: Thank you, Mr. Lumley.

Mr. Skelly.

Mr. Skelly: Mr. Chairman, I cannot pass up the opportunity to make a comment on my last question in light of some of the responses that have been made. I too support what the hon. member said previously about the Arrow being a fine product, and I support what he implied in the sense that what we are concerned about is parallel to the shipping question; that it was really the human resource that we lost when we built one of the finest technological research and development backgrounds. If we move too quickly into this, as Mr. Reid and some of the others have stated, we may lose that along with our investment. That was the parallel. And it was by government policy that we lost this very fine thing.

Mr. Howie: Thank you for getting us both off the hook, Mr. Skelly.

Mr. Skelly: Secondly, I have submitted a number of questions in writing concerning search and rescue capability of the coast guard as it applies to some of the capital investments. I would like to confirm whether or not these in fact are going to be made. I wonder if it would be possible to obtain responses in writing rather than carry on the meeting any further.

The Chairman: The questions, Mr. Minister, were tabled earlier in the meeting, and if that is possible I am sure it would be appreciated by the Committee.

Mr. Howie: I would be very glad to do it.

Mr. Skelly: Okay, thank you.

The Chairman: Mr. Harquail.

Mr. Harquail: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Minister, if I might have a brief question through you to Mr. Franche about the status of the ports bill, I wonder if you could, just for the record and for the Committee this morning give us some indication as to know, in your responsibilities both as President of the National Harbours Board and the person responsible for ports, things are coming along with respect to the proposed legislation and what we can

[*Traduction*]

M. Reid (St. Catharines): Certainement. C'est ce que je pensais au départ.

M. Howie: Merci. C'est ce que nous allons faire, monsieur.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Reid. Nous pourrions passer très rapidement au second tour, MM. Lumley, Skelly et Harquail pourront poser de courtes questions.

M. Lumley: J'invoque le Règlement avant que nous passions au second tour. Étant donné que le ministre des Transports ne sera pas présent vendredi, êtes-vous d'accord pour que nous ayons le ministre d'État aux Transports?

Le président: Oui, messieurs, le ministre d'État et ses hauts fonctionnaires ont accepté de nous rencontrer, du moins de 9 h. 30 à 10 h. 30 vendredi. Le ministre doit ensuite assister à une séance d'information, mais nous aurons l'occasion de continuer à lui poser des questions vendredi matin, à 9 h. 30, non pas dans cette pièce-ci, à cause de la visite du président Carter au Canada, mais à la pièce 371 de l'édifice de l'ouest.

M. Lumley: Dans ce cas, je cède mon temps de parole pour le second tour.

Le président: Merci, monsieur Lumley.

Monsieur Skelly.

M. Skelly: Monsieur le président, je ne puis m'empêcher de faire une remarque au sujet de ma dernière question, à cause des réponses données. Je suis mois aussi d'accord avec ce qu'a dit le député concernant le programme Arrow, il est très bien. Comme lui, je m'inquiète qu'une situation parallèle se développe dans le domaine maritime. Ce sont les ressources humaines que nous avons perdues après l'élaboration d'un de nos meilleurs projets de recherche technologique. Si nous procédons trop rapidement, comme l'a dit M. Reid et d'autres, nous les perdrons de nouveau de même que nos investissements. C'est à cause de la politique du gouvernement que nous avons perdu tout cela.

M. Howie: Merci de nous sortir de cette difficulté, monsieur Skelly.

M. Skelly: Deuxièmement, j'avais posé quelques questions par écrit concernant nos services côtiers de recherche et de sauvetage en mer, notamment en ce qui concerne certains de nos investissements. J'aimerais savoir si oui ou non nous connaîtrons les faits. Serait-il possible d'obtenir des réponses écrites plutôt que de poursuivre la séance?

Le président: Ces questions ont été déposées plus tôt à cette réunion, monsieur le ministre et s'il vous est possible de répondre, nous vous serions très reconnaissants.

M. Howie: Je le ferai avec plaisir.

M. Skelly: Merci.

Le président: Très bien. Monsieur Harquail.

M. Harquail: Merci, monsieur le président.

Monsieur le ministre, j'aimerais poser une courte question à M. Franche au sujet du projet de loi concernant les ports. Afin que ce soit consigné au procès verbal et pour la gouverne des membres du comité, pourriez-vous nous donner une idée, en tant que président du Conseil des ports nationaux et responsables des ports, de ce que devient l'éventuel projet de loi? A

[*Text*]

expect in future administrative control of NHB and ports in Canada?

• 1300

The Chairman: Mr. Franche.

Mr. Franche: Mr. Chairman, of course the decision as to whether to go ahead or not with the bill rests first with the government and, ultimately, with Parliament. As Chairman of the Board, I cannot comment as to the direction, at this stage, that the government will take. The present administration of the National Harbours Board deals with the National Harbours Board and supplies a service to the Marine Administrator for the other ports on a cost-recovery basis from Marine.

I have difficulty in answering further your question, because it is not in the realm of the National Harbours Board.

Mr. Harquail: Do you find things are well under control? There is no urgency, then? You do not feel any urgency to get on with sorting this out?

Mr. Franche: We went though, a few years back, a rather difficult period of adjusting. We were neither fish nor fowl. Today we have succeeded in reorganizing, basically, our headquarters so that we have eliminated it in part, notably the insecurity that existed with our staff, which we met about two years ago, yes.

Mr. Harquail: Thank you.

If I may, Mr. Chairman, when he mentions staff, I do want to take the opportunity to congratulate the department on the icebreaking services that came to Northern New Brunswick the past winter, when we made the plea and the request. I want to seize the occasion to express publicly our appreciation for the good work that was carried out. I must say I find that that is a general thing in sea and marine—whether it is with the Atlantic Director of Air Transport or having to do with all related matters marine. I am very much impressed with the performance, the high level of sufficiency of performance by the staff of all the branches of MOT in the Atlantic Region. I do not want to miss the opportunity to say that.

To conclude, I will ask through you, Mr. Chairman, if the Minister did indicate to me that, as representative for Northern New Brunswick, I will be kept apprised of the studies of those two important ports and that I will have some opportunity to have some input with the consultants ADI Limited, before they submit their final report on the future planning for development of those two important ports? I would like to have some opportunity to communicate and have some input as the federal member from that region with those people before they submit their final draft.

Mr. Howie: Thank you very much for your kind remarks, Mr. Harquail, I will ask Mr. Sinclair to pass them on to the staff. I will make known to ADI Limited your generous offer, and I am sure it will be accepted.

Mr. Harquail: Thank you very much.

The Chairman: Thank you, Mr. Harquail.

[*Translation*]

quoi pouvons-nous nous attendre à l'avenir en ce qui concerne le contrôle administratif du conseil et des ports au Canada?

Le président: Monsieur Franche.

M. Franche: Monsieur le président, la décision d'accepter ou non le projet de loi dépend du gouvernement d'abord et du Parlement ensuite. En tant que président du conseil, je ne puis à ce moment-ci me prononcer sur la décision que le gouvernement prendra. L'administration actuelle du Conseil des ports nationaux s'occupe du conseil et offre ses services à l'administrateur maritime pour les autres ports moyennant remboursement.

Il m'est difficile de répondre à votre question, car ce n'est pas vraiment du domaine du conseil des ports nationaux.

M. Harquail: Avez-vous la situation en main? Vous ne croyez donc pas qu'il soit urgent de régler la situation?

M. Franche: Nous avons connu il y a quelques années une période d'ajustement assez difficile. Nous étions dans une situation où nous étions ni chair ni poisson. Aujourd'hui, nous avons réussi à réorganiser, en grande partie, notre administration et à faire disparaître cette insécurité que connaissait notre personnel il y a environ deux ans.

M. Harquail: Merci.

Si vous me le permettez, monsieur le président, puisque nous parlons de personnel, je désire remercier les représentants du ministère de nous avoir offert leur service de brise-glace dans la région nord du Nouveau-Brunswick l'hiver dernier lorsque nous leur en avons fait la demande. Je saisis également l'occasion pour exprimer publiquement notre reconnaissance pour le bon travail qui a été fait. Je dois dire que le travail semble toujours excellent dans le service de recherche et de sauvetage en mer, qu'il relève du directeur général du transport aérien ou de ceux qui s'occupent de questions maritimes. Je suis très impressionné par leur travail et la qualité du personnel de toutes les directions de Transport Canada dans la région Atlantique. Je ne voulais pas laisser passer cette occasion de le dire.

Pour terminer, je demande au ministre par votre entremise monsieur le président, de me dire si en tant que représentant de la région nord du Nouveau-Brunswick, je suis tenu au courant des études qui se feront dans ces deux ports importants et si j'aurai l'occasion de participer à la consultation avec ADI Limited avant que celle-ci présente son rapport final sur l'aménagement futur de ces deux ports importants? J'aimerais avoir l'occasion de communiquer avec ces experts-conseil et de faire un rapport quelconque en tant que député fédéral pour cette région avant qu'ils présentent leur rapport final.

M. Howie: Merci de vos bonnes paroles monsieur Harquail, je vais demander à M. Sinclair de les transmettre au personnel. Je ferai connaître votre offre généreuse aux représentants de *ADI Limited* et je suis certain qu'elle sera acceptée.

M. Harquail: Merci beaucoup.

Le président: Merci monsieur Harquail.

[*Texte*]

Before we adjourn, gentlemen, there are two other matters. As I have indicated, the Minister of State will be with us again on Friday morning.

On Thursday at 3.30 p.m. we will have the Canadian Transport Commission before us; and on Tuesday, November 13—which is a blank in your schedule—we will have the Minister of Transport, Mr. Mazankowski.

Mr. Howie, I wonder if I might very briefly thank you and your officials for your time and your very forthright and frank response to the questions this morning.

Gentlemen, the meeting is adjourned until 3.30 p.m., Thursday, November 8, 1979.

[*Traduction*]

Avant d'ajourner messieurs, je voudrais soulever deux autres questions. Comme je vous l'ai dit, le ministre d'État reviendra vendredi matin.

Jeudi à 15 h 30 nous accueillerons la Commission du Transport du Canada et mardi le 13 novembre, qui avait été laissé en blanc dans notre horaire, nous aurons le ministre des Transports, M. Mazankowski.

Monsieur Howie, permettez-moi de remercier vos fonctionnaires et vous-même d'avoir pris le temps de répondre franchement et directement aux questions qui ont été posées ce matin.

Messieurs, la séance est levée jusqu'à 15 h 30 jeudi le 8 novembre.

Third Troisième
class classe

HOUSE OF COMMONS

Thursday, November 8, 1979

Chairman: Mr. J. M. Forrestall

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 4

Le jeudi 8 novembre 1979

Président: M. J. M. Forrestall

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Transport and Communications

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transports et des communications

RESPECTING:

Main Estimates 1979-80
Votes 125 and 130—Canadian Transport Commission under TRANSPORT

CONCERNANT:

Budget principal 1979-1980
Crédits 125 et 130—Commission canadienne des transports sous la rubrique TRANSPORTS

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

First Session of the
Thirty-first Parliament, 1979

Première session de la
trente et unième législature, 1979

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

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

Canada Post Postage paid
Postes Canada Port payé
Third class
Troisième classe
K1A 0S7
HULL

If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Printing Office,
Supply and Services Canada,
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Imprimerie du gouvernement canadien,
Approvisionnements et Services Canada,
45, boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

WITNESSES—TÉMOINS

From the Department of Transport:

Mr. J. M. Sinclair, Administrator, Canadian Marine Transportation Administration.

From the National Harbours Board:

Mr. Pierre A. H. Franche, Chairman.

Du ministère des Transports:

M. J. M. Sinclair, Administrateur, administration canadienne du transport maritime.

Du Conseil des ports nationaux:

M. Pierre A. H. Franche, président.

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

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

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 4

Thursday, November 8, 1979

Chairman: Mr. J. M. Forrestall

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule nº 4

Le jeudi 8 novembre 1979

Président: M. J. M. Forrestall

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Transport and Communications

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transports et des communications

RESPECTING:

Main Estimates 1979-80
Votes 125 and 130—Canadian Transport Commission under TRANSPORT

CONCERNANT:

Budget principal 1979-1980—
Crédits 125 et 130—Commission canadienne des transports sous la rubrique TRANSPORTS

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

First Session of the
Thirty-first Parliament, 1979

Première session de la
trente et unième législature, 1979

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

Chairman: Mr. J. M. Forrestall
Vice-Chairman: Mr. Jack Ellis

Messrs.

Baker (*Gander-Twillingate*)
Blaikie
Bockstael
Cameron
Deniger
Ferguson
Fraleigh
Harquail
Jelinek
Lapointe
Lumley
McDermid
McLean
Skelly
Towers
Turner
Whittaker—(19)

(Quorum 10)

Le greffier du Comité
Santosh Sirpaul
Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65(4)(*b*)

On Thursday, November 8, 1979:

Mr. Blaikie replaced Mrs. Mitchell;

Mr. Cameron replaced Mr. Richardson (*Humboldt-Lake Centre*);

Mr. Fraleigh replaced Mr. Nylander;

Mr. Ferguson replaced Mr. Reid (*St. Catharines*).

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. J. M. Forrestall
Vice-président: M. Jack Ellis

Messieurs

Conformément à l'article 65(4)*b*) du Règlement

Le jeudi 8 novembre 1979:

M. Blaikie remplace Mme Mitchell;

M. Cameron remplace M. Richardson (*Humboldt-Lake Centre*);

M. Fraleigh remplace M. Nylander;

M. Ferguson remplace M. Reid (*St. Catharines*).

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, Hull, Québec, Canada K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité de l'Orateur 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, Hull, Québec, Canada K1A 0S9

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, NOVEMBER 8, 1979
(5)

[*Text*]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 3:32 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. Forrestall, presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Blaikie, Bockstael, Cameron, Deniger, Ellis, Ferguson, Forrestall, Fraleigh, Harquail, Jelinek, Lumley, McDermid, McLean, Towers, Turner and Whittaker.

Other Members present: Messrs. Campbell (*LaSalle*), Desmarais, Dionne (*Northumberland-Miramichi*) and Ritchie (*Dauphin*).

Witnesses: From the Canadian Transport Commission: The Honourable E. J. Benson, President; Mr. J. H. Green, Director, Rail Services and Mr. E. W. Eastman, Director, Rail Systems Development.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Monday, October 15, 1979 relating to the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1980. (*See Minutes of Proceedings, Tuesday, November 6, 1979, Issue No. 3*)

It was agreed,—That Votes 10, 15, 25, 30, 35, 40, L45, L50, L55, 60, 65, L75, 80, 85, 90, 95, 100, 105, L110, L115 and 120 be allowed to stand.

By unanimous consent, the Chairman called Votes 125 and 130—Canadian Transport Commission under TRANSPORT.

At 3:41 p.m. the sitting was suspended.

At 3:45 p.m. the sitting was resumed.

The President made a statement.

The witnesses answered questions.

It was agreed,—That Votes 125 and 130 be allowed to stand.

At 5:26 o'clock p.m. the Committee adjourned until 9:30 o'clock a.m. Friday, November 9, 1979.

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 8 NOVEMBRE 1979
(5)

[*Traduction*]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 15 h 32, sous la présidence de M. Forrestall (président).

Membres du Comité présents: MM. Blaikie, Bockstael, Cameron, Deniger, Ellis, Ferguson, Forrestall, Fraleigh, Harquail, Jelinek, Lumley, McDermid, McLean, Towers, Turner et Whittaker.

Autres députés présents: MM. Campbell (*LaSalle*), Desmarais, Dionne (*Northumberland-Miramichi*) et Ritchie (*Dauphin*).

Témoins: De la Commission canadienne des transports: L'honorable E. J. Benson, président; M. J. H. Green, directeur, services des chemins de fer et M. E. W. Eastman, directeur, perfectionnement des réseaux ferroviaires.

Le Comité reprend l'étude de son ordre de renvoi du lundi 15 octobre 1979 portant sur le Budget principal pour l'année financière se terminant le 31 mars 1980. (*Voir procès-verbal du mardi 6 novembre 1979, Fascicule nº 3*)

Il est convenu,—Que les crédits 10, 15, 25, 30, 35, 40, L45, L50, L55, 60, 65, L75, 80, 85, 90, 95, 100, 105, L110, L115 et 120 soient réservés.

Du consentement unanime le président met en délibération les crédits 125 et 130—Commission canadienne des transports sous la rubrique TRANSPORTS.

A 15 h 41, le Comité suspend ses travaux.

A 15 h 45, le Comité reprend ses travaux.

Le président fait une déclaration.

Les témoins répondent aux questions.

Il est convenu,—Que les crédits 125 et 130 soient réservés.

A 17 h 26, le Comité suspend ses travaux jusqu'au vendredi 9 novembre 1979, à 9 h 30.

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(*Recorded by Electronic Apparatus*)

Thursday, November 8, 1979

• 1532

[*Text*]

The Chairman: Ladies and gentlemen, we are resuming consideration of our order of reference relating to the main estimates for the fiscal year ending March 31, 1980. May I have your agreement to stand Votes 10, 15, 20, 25, 30, 35, 40, L45, L50, L55, 60, L75, 80, 85, 90, 95, 100, 105, L110, L115 and 120 under Transport?

Votes 10, 15, 20, 25, 30, 35, 40, L45, L50, L55, 60, L75, 80, 85, 90, 95, 100, 105, L110, L115 and 120 under Transport allowed to stand.

The Chairman: I call Votes 125 and 130, which together relate to the Canadian Transport Commission under Transport.

TRANSPORT

D—Canadian Transport Commission

Budgetary

Vote 125—Canadian Transport Commission—Operating expenditures—$23,743,000.

Vote 130—Canadian Transport Commission—Contributions—$19,100,000.

The Chairman: It is my privilege to welcome for the first time myself, but certainly not for the first time to this Committee, the Hon. E. J. Benson, President of the Canadian Transport Commission. Mr. Benson, of course, brings many years not only of experience in the House of which we are all members, but as well a growing number of years experience in the regulation of the transport commission of this country.

Mr. Benson, before you start with an opening comment, if you have one, I wonder if you might care to introduce some of the officials whom you have with you.

Hon. E. J. Benson (President, Canadian Transport Commission): I have with me officials who can, I think, answer questions in the various areas that are involved in the Canadian Transport Commission. I have beside me Mr. Scoulfield on my right, and the Secretary of the Commission, Mr. Don Foley. In addition, I have the Executive Director of the Commission, Mr. Hanley, and I have people who can answer particular questions.

M. Deniger: J'invoque le Règlement, monsieur le président. Si vous me permettez de vous le dire, la traduction simultanée ne fonctionne pas. Peut-être qu'avant de commencer, nous pourrions nous assurer que le système fonctionne.

The Chairman: Do any other members of the Committee have problems?

An hon. Member: Mr. Chairman, on this side I believe it is not working. We are not getting anything.

TÉMOIGNAGES

(*Enregistrement électronique*)

Le jeudi 8 novembre 1979

[*Translation*]

Le président: Mesdames et messieurs, nous reprenons l'étude de notre ordre de renvoi concernant le budget principal pour l'exercice financier se terminant le 31 mars 1980. J'aimerais que vous me donniez votre accord pour que nous réservions les crédits 10, 15, 20, 25, 30, 35, 40, L45, L50, L55, 60, L75, 80, 85, 90, 95, 100, 105, L110, L115 et 120 sous la rubrique Transports.

Les crédits 10, 15, 20, 25, 30, 35, 40, L45, L50, L55, 60, L75, 80, 85, 90, 95, 100, 105, L110, L115 et 120 sous la rubrique Transports sont réservés.

Le président: Les crédits 125 et 130 relatifs à la Commission canadienne des transports, sous la rubrique Transports, sont maintenant mis en délibération.

TRANSPORTS

D—Commission canadienne des transports

Budgétaire

Crédit 125—Commission canadienne des transports—Dépenses de fonctionnement—$23,743,000

Crédit 130-Commission canadienne des transports-Contributions—$19,100,000.

Le président: J'ai le privilège d'accueillir pour la première fois, en ce qui me concerne mais pas en ce qui concerne le comité, l'honorable E. J. Benson, président de la Commission canadienne des transports. M. Benson a acquis une longue expérience, non seulement à la Chambre mais aussi dans le domaine de la réglementation des transports dans notre pays.

M. Benson, avant que vous ne fassiez votre déclaration préliminaire, j'aimerais que vous nous présentiez les collaborateurs qui vous accompagnent.

L'honorable E. J. Benson (président, Commission canadienne des transports): Je suis accompagné de plusieurs de mes collaborateurs, qui pourront répondre aux questions que vous voudrez bien me poser à propos des divers domaines relevant de la Commission canadienne des transports. A ma droite se trouvent M. Scoulfield ainsi que M. Don Foley, le secrétaire de la Commission. Je suis également accompagné de M. Hanley, le directeur général de la Commission et de plusieurs autres collaborateurs qui pourront répondre à vos questions.

Mr. Deniger: On a point of order, Mr. Chairman. May I inform you that we are not getting the simultaneous translation. Before we start, we should perhaps make sure that the system is working.

Le président: Est-ce que d'autres membres du comité ne reçoivent pas l'interprétation?

Une voix: Monsieur le président, je pense que le système ne fonctionne pas de ce côté-ci. Nous ne recevons rien.

[*Texte*]

• 1535

The Chairman: I wonder if we might take a two-minute recess while we get the technicians to find out what the problem is. Agreed?

Some hon. Members: Agreed.

A short recess.

The Chairman: I will call the meeting back to order. I am sorry, Mr. Benson.

Mr. Benson: I will repeat what I said.

With me I have several people and a number of people who can answer questions on various subjects that fall within the Canadian Transport Commission.

I have on my right, Mr. Scoulfield, who is the Financial Adviser to the Commission; Mr. Don Foley, who is Secretary to the Commission; and just over here, sitting a little bit back, is Mr. Joe Hanley, who is in effect Executive Director for the Commission.

It has not been my practice in the past to make a statement to say how good the Commission is. Generally, what I have done in the past is try to answer questions which are raised by members of the House on the operation of the Commission and we will do our utmult to answer them.

That is my opening statement.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Benson. Mr. Lumley.

Mr. Lumley: Mr. Chairman, I, too, on behalf of my colleagues, would like to welcome one of Canada's most distinguished public servants to this Committee.

First off, Mr. Benson, I want to clear up a couple of what you would consider housekeeping items. Has the Western Office of the CTC, which was initiated by the previous government in response to requests from Western Canada, worked out? Are you satisfied with the results and has the liaison between the West and the CTC improved as a result of it?

Mr. Benson: I am not satisfied with the developments to this point. We have been inhibited by restraints on personnel and so on in getting our office established in Western Canada. We have not really got settled into the kind of offices we want. We have two permanent Commissioners sitting out there who are in the West all the time. I think it is going to take probably another six months for it to develop into the kind of office I would like to see it be. We are certainly working on it and it is coming along reasonably well, I think.

The Commissioners who are in the West are Westerners and they will hear cases in the West usually with somebody from Central Canada or from Ottawa, maybe not from Central Canada, but they may be from B.C. or Nova Scotia sitting with them on major cases. We hope to move forward reasonably well with that office but it is going to take a little time. I would visualize that that office will grow into really a major position in the West.

[*Traduction*]

Le président: Nous allons interrompre nos travaux pendant quelques minutes pour laisser aux techniciens le temps de régler le problème. D'accord?

Des voix: D'accord.

Suspension de séance.

Le président: J'aimerais maintenant que nous reprenions la séance. Monsieur Benson, je vous prie de m'excuser.

M. Benson: Permettez-moi de répéter ce que j'ai dit précédemment.

Je suis accompagné de plusieurs de mes collaborateurs, qui pourront répondre aux questions que vous aurez à poser à propos des divers domaines relevant de la Commission canadienne des transports.

A ma droite se trouvent M. Scoulfield, conseiller financier auprès de la Commission; M. Don Foley, secrétaire de la Commission et, un peu plus en arrière, M. Joe Hanley, directeur général de la Commission.

Je n'ai pas coutume de faire des déclarations pour dire combien la Commission fonctionne bien. Dans le passé, je me suis en général efforcé de répondre du mieux possible aux questions des députés sur le fonctionnement de la Commission, ce que nous ferons aussi aujourd'hui.

Telle est donc ma déclaration préliminaire.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Benson. La parole est à M. Lumley.

M. Lumley: Monsieur le président, au nom de mes collègues, j'aimerais dire que nous sommes heureux de recevoir devant notre comité l'un des fonctionnaires les plus distingués du Canada.

Tout d'abord, monsieur Benson, permettez-moi de régler quelques questions que vous considérerez certainement comme des questions d'ordre interne. En réponse à diverses demandes faites dans l'ouest du Canada, le précédent gouvernement avait lancé la mise sur pied d'un bureau de la CCT dans l'Ouest; qu'en est-il advenu? Êtes-vous satisfait des résultats obtenus et les rapports entre la CCT et l'Ouest s'en sont-ils trouvés améliorés?

M. Benson: Je ne suis pas satisfait de ce qui s'est passé jusqu'à présent. Du fait de restrictions, notamment en ce qui concerne notre personnel, nous avons jusqu'à ce point été empêchés de créer dans l'Ouest un bureau tel que nous le souhaitons. Deux de nos commissaires permanents sont toujours dans l'Ouest. Je pense qu'il faudra encore attendre six mois avant d'avoir le bureau que nous cherchons. Nous déployons des efforts dans ce sens et je pense que les choses se passent raisonnablement bien.

Les deux commissaires dont je vous parlais précédemment sont des gens de l'Ouest, et, d'ordinaire, ils étudient les affaires qui leur sont soumises avec des représentants du Canada Central ou d'Ottawa; je dis du Canada Central, mais il peut s'agir de représentants de la Colombie-Britannique ou de la Nouvelle-Écosse, qui étudient avec eux les affaires importantes. Nous espérons pouvoir faire des progrès à propos de ce bureau, mais cela prendra du temps. Je pense qu'il jouera un rôle non-négligeable dans cette région.

[*Text*]

I have consulted with the Minister of Transport and the decision was to put it in Saskatoon, as you know, and he has agreed that it should remain in Saskatoon and we are, therefore, trying to build up an office out there; but it takes a little time to do it. In the meantime, the two Commissioners from the West are on all the various committees of the Canadian Transport Commission and they are commuting back and forth between there and here to become more familiar with what is going on here as well.

There is Mr. McDonough, as you know, and Mr. Wolfe, who are both from the West, and they are relatively recently appointed. What I am trying to do is have them become familiar with all the operations of the Commission so that they can really establish a Western office which will be effective, and I think it will be in the long run.

• 1540

Mr. Lumley: That is very good news.

Mr. Chairman, the topic that I want to spend my remaining minutes on this morning is on deregulation and regulation and I would like to start off by quoting from a speech that the Minister of Transport just gave this week in Toronto where he stated that "we", meaning the government, "will rely on the disciplines of the marketplace, in my view"—the Minister's view—"the best regulatory agency of all". I would like to ask Mr. Benson if in the field of passenger transportation in Canada whether he agrees with that.

Mr. Benson: I listened to the Minister's speech in Toronto at the ATAC meeting, I found nothing within that speech that I could disagree with. I made almost the same speech a few months ago with regard to regulations.

The Chairman: Who is flattering whom?

Mr. Benson: I think we cannot move to the stage where we have complete deregulation in Canada. I listened in Toronto at the ATAC meeting to the results of deregulation in the United States and they have been both good and bad and one of the things one has to realize in Canada is that our air fares, in spite of deregulation in the United States, are over-all less than the air fares in the United States per passenger mile but what the Minister said regarding deregulation in various areas, I really could not find much that I would disagree with.

Mr. Lumley: You say that in terms of passenger miles our air fares in Canada are lower. How do we compare over what I call the short haul, say, of Calgary-Edmonton or Montreal-Toronto?

Mr. Benson: Well, I will just give you a personal experience. If you fly from Washington to New York, it takes you 45 minutes and it costs you $102 U.S. to return which is about $110 and if you fly from Ottawa to Toronto, it is somewhat less than that—that is all economy that I am talking about.

[*Translation*]

Vous savez que l'on avait décidé de le créer à Saskatoon et, lorsque je l'ai consulté sur ce sujet, le ministre des Transports m'a confirmé la décision de sorte que nous travaillons dans ce sens; cependant, cela prendra un peu de temps. Les deux commissaires de l'Ouest participent à tous les comités de la Commission canadienne des transports, si bien qu'ils font sans cesse l'allée et venu entre l'Ouest et Ottawa, afin également de se familiariser avec ce qui se fait ici.

Comme vous le savez, M. McDonough et M. Wolfe sont tous les deux de l'Ouest, ils ont été nommés assez récemment. Je veux qu'ils se familiarisent avec tous les aspects de la Commission pour que le bureau soit efficace, et je pense que ce sera à long terme.

M. Lumley: Que voilà une bonne nouvelle.

Monsieur le président, pendant les quelques minutes qui me restent, je vais parler de réglementation et de suppression des règlements et, pour ce faire, je vais citer certains passages d'un discours que le ministre des Transports a prononcé cette semaine à Toronto. Dans le cadre de ce discours, il a déclaré que «nous», c'est-à-dire le gouvernement, «compterons sur les disciplines du marché, qui constituent à mon avis», c'est-à-dire de l'avis du ministre, «le meilleur organismes de réglementation qui soit». Je voudrais bien savoir si M. Benson est d'accord avec le ministre pour ce qui est du transport des voyageurs du Canada.

M. Benson: J'ai écouté le discours que le ministre a prononcé à Toronto lors de la réunion de l'ATAC et je n'ai trouvé aucun point de désaccord avec lui. J'ai fait pratiquement le même discours il y a quelques mois à propos de la réglementation.

Le président: Qui passe de la pommade à qui?

M. Benson: Je ne pense pas que nous puissions jamais arriver à supprimer complètement les règlements au Canada. Lors de la réunion dont j'ai parlé tout à l'heure, on a fait état des résultats de la suppression des règlements aux États-Unis. Ils ont été à la fois bons et mauvais. N'oublions pas que, en dépit de la libération des tarifs aux États-Unis, les tarifs aériens au Canada sont en général plus bas que ceux des États-Unis, par passager-mille, mais je dois dire que je ne trouve aucune raison de désaccord quant à ce que le ministre a déclaré à propos de la suppression des règlements dans divers domaines.

M. Lumley: Vous dites que nos tarifs sont inférieurs aux tarifs américains, pour ce qui est des passagers-milles. Quelle est notre position pour ce qui est des courtes distances, disons Calgary-Edmonton, ou Montréal-Toronto?

M. Benson: Je vais vous parler d'expérience. Le vol aller-retour Washington-New York dure 45 minutes et coûte $102 américains, à peu près $110 canadiens alors que le vol aller-retour Ottawa-Toronto coûte un peu moins cher que cela; je parle de la classe économique.

[*Texte*]

Mr. Lumley: Has deregulation in United States reduced that on most travel routes such as you just discussed?

Mr. Benson: No, I am talking about two weeks ago. It varies a great deal; what is happening in the United States. There was a very interesting discussion at ATAC in Toronto about the results of deregulation in the United States in that a lot of communities have lost air services because of deregulation, but some other areas have picked up air services. Whenever anybody loses an air service, there is a lot of complaint. When they pick up one, they are happy. I think it is still in the air, the results of deregulation in the United States. The position of the airlines in the third quarter of this year in the United States, through deregulation and filling up their aircraft and so on, and it may also be because of the economic conditions in the United States, is not very good.

Mr. Lumley: It appears, from the public's perception, that deregulation equals lower prices; I think most of us know that is not necessarily going to be the case and I do not think that has really come out yet, however it seems to be the favourite byword of the industry, more competition, less regulation. Is it possible in a country with the geographic miles of Canada to have the same kind of deregulations they have in the United States which has 223 million people?

Mr. Benson: It is quite a different situation. I think there are areas in Canada in which we can have much less regulation and we have been moving toward this. Our new charter rules which came out last week indicate this. We can move to deregulation in other areas too; mind you, I am only speaking my own opinion because I do not make the decisions for the Air Transport Committee, as you know. The members are appointed independently and they make the decisions within the Air Transport Committee; they can be appealed to the review committee and appealed to the Minister or to the government and the government can change the decisions, but I think there are areas in which we can have less regulation as the Minister said in his speech; I agree wholeheartedly with him. We have to be careful how we attack it though. We have to make sure that in a country such as this, where a lot of the communities depend entirely on air transportation in order to get their food, for example, that they still have service. And if you allow complete competition in those areas, you might find out that nobody was flying.

• 1545

Mr. Lumley: The Minister mentioned this. You talked about the possibility of rationalization between the two major airlines of Canada with respect to international routes. Where do CP and Air Canada compete internationally?

[*Traduction*]

M. Lumley: Est-ce que la libération des tarifs aux États-Unis a entraîné une réduction du même genre sur la plupart des lignes?

M. Benson: Non, ce dont je vous parle c'était il y a quinze jours. Il y a des variations importantes, en ce qui concerne les États-Unis. Nous avons appris lors de cette réunion de Toronto que, du fait de la suppression des règlements aux États-Unis, un grand nombre d'agglomérations ne sont plus desservies par voie aérienne maintenant, alors que dans d'autres régions des services aériens ont été créés. Quand un service est supprimé, il y a beaucoup de plaintes; quand un autre est créé, tout le monde est content. Pour ce qui est des résultats de la suppression de la réglementation aux États-Unis, je pense que tout n'est pas encore terminé. Les résultats enregistrés par les compagnies aériennes américaines aux États-Unis au cours du troisième trimestre de cette année ne sont pas des meilleurs; il y a la question de la suppression de la réglementation, du remplissage des avions et ainsi de suite et peut-être aussi l'incidence de la conjoncture économique.

M. Lumley: Il semble que, pour le public, libération des prix égale prix plus bas; la plupart d'entre nous savent que ce n'est pas nécessairement le cas et je ne pense pas qu'il en ait jamais été ainsi; pourtant, les entreprises semblent avoir pour slogan favori: plus de concurrence, moins de réglementation. Compte tenu des dimensions de notre pays, serait-il possible de procéder chez nous à une suppression des règlements identique à celle que l'on a appliquée aux États-Unis, qui compte 223 millions d'habitants?

M. Benson: La situation n'est pas du tout la même. Je pense que dans certaines régions du Canada, il est possible de réduire considérablement la réglementation et nous avons d'ailleurs déployé des efforts dans ce sens. C'est d'ailleurs ce qu'indiquent les nouveaux règlements relatifs aux avions nolisés que nous avons publiés la semaine dernière. Il est possible de procéder à une libération dans d'autres domaines également; remarquez que je ne fais que parler en mon nom personnel parce que je ne prends pas les décisions pour la Commission du transport aérien. Les membres de la Commission sont nommés de façon indépendante et ils prennent eux-mêmes leurs décisions. Il est possible d'interjeter appel de ces décisions devant le comité d'examen ou devant le ministre ou le gouvernement et le gouvernement peut ensuite modifier les décisions; je crois cependant que ce sont là des domaines dans lesquels il serait possible d'avoir une réglementation moins stricte, comme le ministre l'a déclaré dans son discours; je suis entièrement d'accord avec lui. Nous devrons toutefois faire preuve de prudence. Vu l'immensité de notre pays, il faudra veiller à ce que l'on continue à desservir toutes les agglomérations qui dépendent entièrement du transport aérien pour obtenir leur nourriture. Et en autorisant une concurrence totale dans ces régions, personne ne voudra sans doute plus assurer les services.

M. Lumley: Vous avez parlé d'une possibilité de rapprochement entre les deux principales compagnies aériennes du Canada pour ce qui est des lignes internationales. Quel genre de concurrence se font CP et Air Canada sur le plan international?

[*Text*]

Mr. Benson: There is a sort of worldwide competition in that CP maintains offices all over the world and so does Air Canada. And they hook in. They do not fly to the same points. CP flies under Amsterdam, for example, and they maintain offices in Paris and Germany in order that they can set up flights where you come by CP through Amsterdam, then take some other airline, Lufthansa or something, on to Germany and so on.

Mr. Lumley: So he was not talking about rationalization of actual international routes. He was talking about co-operation.

Mr. Benson: Well, as I heard his speech, he was talking about a combination on the international services of the two airlines. And that really is a problem of government and not a problem of the Canadian Transport Commission. It was tried once, to absorb international operations of CP and Air Canada a long time ago, and I do not think this really worked out. But this is a matter of government policy and a matter of how they operate vis-à-vis the two airlines.

Mr. Lumley: I see.

Mr. Benson: It is not a matter of the CTC.

The Chairman: Your last question, Mr. Lumley.

Mr. Lumley: Thank you, Mr. Chairman.

In the government's Throne Speech and in various statements made by the Minister and other members of the government you talked about a reduced role for the Canadian Transport Commission. Do you feel that the Canadian Transport Commission has too much say, that there is too much regulation in Canadian transportation? What suggestions have you made to the government in respect to the reduced role? Do you agree with it, first of all?

Mr. Benson: Well, first of all, I have talked to the Minister and I agree that in the air area there may be some reason to have less regulation in certain areas. The over-all role of the Canadian Transport Commission involves a lot of other things, as you know, such as rail safety and regulation of railways and some marine regulation and some motor vehicle transport regulation.

The problem I really have is that the government is always calling on us to do more tasks without personnel. We have been asked to do regulation of various things and at the same time to reduce our personnel. We are trying to comply as well as we can with this, but it is a very difficult matter.

They ask us to monitor things that the railways are doing. For example, just recently they asked us to monitor the costs of VIA Rail. We had assumed that VIA Rail was going to be run by a contract between the government and VIA and they have asked us, because we have the expertise basically, to go ahead and monitor these costs and determine the costs. And that takes more people, which we do not have.

[*Translation*]

M. Benson: Elle se fait à l'échelle mondiale en ce sens que CP et Air Canada sont tous deux représentés dans le monde entier. Ces deux sociétés ne desservent pas les mêmes villes. Par exemple, CP dessert Amsterdam et a des bureaux à Paris et en Allemagne de façon à organiser les correspondances. Par exemple, si vous arrivez à Amsterdam, vous pouvez prendre ensuite un avion de la Lufthansa vers l'Allemagne et ainsi de suite.

M. Lumley: Donc, il ne parlait pas d'une fusion des réseaux internationaux. Il parlait de coopération.

M. Benson: J'ai cru comprendre que, dans son discours, il parlait de combiner les services internationaux de ces deux compagnies aériennes. Cette question relève du gouvernement et non pas de la Commission canadienne des transports. A un moment donné, il y a longtemps, on a voulu faire fusionner les réseaux internationaux du CP et d'Air Canada mais je ne pense pas que cela ait bien marché. Il s'agit là cependant d'une question relevant de la politique gouvernementale et du rôle du gouvernement par rapport à ces deux compagnies aériennes.

M. Lumley: Je vois.

M. Benson: Cela ne concerne pas la CCT.

Le président: Monsieur Lumley, ce sera votre dernière question.

M. Lumley: Merci, monsieur le président.

Dans le discours du Trône ainsi que dans le cadre de diverses déclarations du ministre et d'autres membres du gouvernement, on a parlé de réduire le rôle de la Commission canadienne des transports. Pensez-vous que la Commission canadienne des transports réglemente trop le secteur des transports au Canada? Êtes-vous d'accord pour que le gouvernement réduise le rôle que vous jouez? Quelles sont les propositions que vous avez faites à ce sujet?

M. Benson: Je me suis entretenu avec le ministre et je dois dire que, dans le domaine du transport aérien, un assouplissement dans certains règlements pourrait se justifier. La Commission canadienne des transports s'intéresse à toutes sortes de domaines, vous le savez bien, notamment la sécurité dans les chemins de fer, la réglementation des sociétés de chemins de fer, la réglementation des transports maritimes ainsi que la réglementation dans le domaine du transport par véhicule automobile.

Je dois faire face à un problème important en ce sens que le gouvernement nous demande toujours de faire plus avec moins de personnel. Nous nous sommes vus forcés de réglementer divers domaines tout en réduisant notre personnel. Dans la mesure du possible, nous essayons de donner satisfaction, mais ce n'est pas facile du tout.

On nous a demandé de surveiller certains aspects des opérations des sociétés de chemins de fer. Dernièrement, par exemple, on nous a demandé de surveiller les coûts de Via Rail. Nous supposions que Via Rail serait administrée aux termes d'un contrat entre le gouvernement et la société VIA mais nous nous sommes vus demander, du fait que nous disposons de gens compétents, d'étudier et de déterminer les coûts de VIA Rail. Pour cela, il nous faut plus de personnel, et nous ne l'avons pas.

[*Texte*]

Mr. Lumley: You are to be commended. On the one hand you are asked to reduce and on the other hand you are asked to do more things.

Mr. Benson: That is right. We have the same thing in rail safety. We are criticized because of rail safety and yet at the same time we both cannot get the authorization of personnel and, secondly, it is very difficult to hire the personnel who can really monitor rail safety.

The Chairman: Mr. Blaikie.

Mr. Blaikie: Mr. Chairman, my first question is for the Commissioner. The Canadian Transport Commission is responsible for protecting the public interest in transportation. My question is whether or not the Commissioner is aware that the passenger train fares filed by VIA Rail, which you just mentioned, have in some instances been determined by the bus companies. Les Benjamin, the member of Parliament for Regina West, whom I have the honour of sitting in for today, has uncovered a document of the Ministry of Transport dated July 30, 1979, which says that the Ministry asked VIA Rail to raise its fares as suggested by the bus companies. And I quote:

> Transport's concerns were transmitted to Mr. Roberts by Ministerial letter on January 22, 1979 and specific bus rail route comparisons were presented to VIA's vice-president of marketing. VIA was asked to adjust fare levels where bus concerns were justified.
>
> VIA presented its revisions to the Minister and after some consultation a revised fare structure was agreed upon.

• 1550

> Future involvement by the Railway Passenger Branch (of the Government) will be to ensure that bus industry complaints are taken into consideration when determining future fare policy. The bus industry has increased lobby presence by establishing a permanent representative in Ottawa to ensure the bus industry position receives the necessary visibility.

I would like to ask the Chairman what his view of this situation is and whether or not the Commission can ensure that when VIA files its next tariff the bus industry has not interfered with these rates.

Mr. Benson: Well, first of all, I have no knowledge of the particular letter that you are talking about, or the memo. I have not seen it, I had not heard of it until you mentioned it to me today.

Our position vis-à-vis the rail industry and passenger service is that passenger service on every route in Canada that I can think of offhand is uneconomical. That is, the costs exceed the tariffs that are charged. We are faced with the position that when the railways file a tariff, we under the act are not supposed to allow them to charge uneconomical tariffs. Yet

[*Traduction*]

M. Lumley: Je crois qu'il y a lieu de vous féliciter. D'une part, on vous demande de réduire votre personnel, et d'autre part, on vous demande de faire plus de travail.

M. Benson: C'est exact. Il en va de même en ce qui concerne la sécurité en matière ferroviaire. Nous faisons l'objet de critiques à ce propos, mais nous ne pouvons obtenir les autorisations voulues pour embaucher le personnel nécessaire et, deuxièmement, il est très difficile de trouver les gens ayant la compétence voulue pour s'occuper de la sécurité dans les chemins de fer.

Le président: A vous, M. Blaikie.

M. Blaikie: Monsieur le président, ma première question s'adresse au président. La Commission canadienne des transports est chargée de protéger l'intérêt du public dans le domaine des transports. Le président sait-il que dans certains cas, ce sont les sociétés d'autocars qui ont déterminé les tarifs voyageurs qu'a déposés VIA Rail? M. Les Benjamin, député de Régina Ouest, que j'ai l'honneur de remplacer aujourd'hui, a découvert un document du ministère des Transports daté du 30 juillet 1979 dans lequel il dit que le ministère a demandé à VIA Rail de relever ses tarifs comme l'avaient proposé les sociétés d'autocars. Je cite:

> Le ministère a fait part de ses préoccupations à M. Roberts dans une lettre datée du 22 janvier 1979 et des comparaisons entre certains trajets par autobus et certains trajets par chemins de fer ont été présentées au vice-président de VIA pour le secteur commercial. VIA s'est vu demander d'ajuster ses tarifs dans les cas où les préoccupations des sociétés d'autocars étaient justifiées.
>
> VIA a présenté des propositions de révision des tarifs au ministre et, après consultation, on est parvenu à une entente sur un barème révisé de tarifs.
>
> La Direction du service des trains de voyageurs (du gouvernement) s'assurera que les plaintes portant sur l'industrie de l'autocar entreront en ligne de compte lorsqu'il s'agira de déterminer les futures politiques sur les tarifs. L'industrie de transport par autobus fait sentir de plus en plus sa présence à Ottawa depuis qu'elle y a installé un représentant permanent pour y veiller à ses intérêts.

Je voudrais que le président dise ce qu'il pense de cette situation et si, oui ou non, la Commission peut s'assurer que lorsque VIA fera sa prochaine demande de tarif, les compagnies d'autocars n'auront déjà eu leur mot à dire à ce propos.

M. Benson: Tout d'abord, je ne suis pas au courant de la lettre dont vous me parlez, ni du mémoire. Je ne l'ai pas vue et je n'en avais jamais entendu parler avant que vous ne le mentionniez aujourd'hui.

En ce qui concerne l'industrie du rail et le service des trains de voyageurs, c'est que pour autant que je sache, ce genre de service n'est rentable nulle part au Canada. C'est-à-dire que les frais dépassent largement les tarifs fixés. Lorsqu'une société de chemin de fer fixe un tarif, nous n'avons pas le droit, aux termes de la loi, de leur permettre de fixer des tarifs qui

[*Text*]

they charge a tariff which is uneconomical and is subsidized and it is going to continue to be subsidized through a subsidization of VIA Rail.

Any collusion between the bus industry and the railway industry that may exist, I do not know anything about it, and it certainly has not been brought to my attention, except through the words that you said this afternoon.

Mr. Blaikie: Mr. Chairman, I was not alleging collusion between the bus industry and the railway industry but between the bus industry and the Ministry of Transport.

My second . . .

Mr. Benson: I know nothing of collusion between the bus industry and the Ministry of Transport either.

Mr. Blaikie: My second question, Mr. Chairman, has to do with the whole question of subsidies for VIA Rail. I would just like to add in passing that the view of the passenger rail as uneconomic depends of course on what is figured into the cost of running a railroad. Railroads, unlike the automobile industry, for instance, are responsible for maintaining their own roadbeds. I imagine that if we figured the cost of maintaining highways into the cost of other forms of transportation the figures would look considerably different.

My second question, Mr. Chairman, relates to the fact that on June 5 Transport Canada's document suggested that passenger train service and subsidies be cut back 24 per cent and that the CTC be stripped of its powers to determine whether a service should be continued or not.

A July 26, 1979 document sponsored by the Minister of Transport suggested again that passenger train service and subsidies be drastically cut and that discontinuance decisions be place in the hands of the Cabinet and the Treasury Board.

The CTC has not abandoned as many trains as Treasury Board would like them to reduce subsidies. The President of the Treasury Board in the House on October 19 had a great deal to say about cost overruns for VIA Rail.

Obviously there is a lot of pressure to reduce passenger train subsidies. Will the CTC, in this case the Commissioner, ensure that if the Treasury Board and Transport Canada cut back the funding, the CTC will continue to recommend continuance of passenger train services it considers required by the public interest, and will continue to argue strongly for the appropriateness of it, that is, the Commission, continuing to make such decisions and not the Cabinet or the Treasury Board?

Mr. Benson: Well, who makes the decisions ultimately depends on changes in the relevant acts in Parliament. We have no control over that.

[*Translation*]

donnent lieu à une situation de non-rentabilité. Cependant, ces sociétés fixent tout de même de tels tarifs, leur verse des subventions et les subventions continueront d'être versées par l'entremise de VIA rail.

Quant à toute collusion qui existerait entre les compagnies d'autocars et les chemins de fer, je n'en sais rien et vous êtes le premier à avoir attiré mon attention là-dessus cet après-midi.

M. Blaikie: Monsieur le président je n'ai pas dit qu'il y avait collusion entre les autocars et les chemins de fer, mais entre les compagnies d'autocars et le ministère des Transports.

Ma deuxième . . .

M. Benson: Il n'y a pas non plus de collusion entre les compagnies d'autocar et le ministère des Transports, que je sache.

M. Blaikie: Ma deuxième question, monsieur le président, porte sur toute la question des subventions pour VIA Rail. Je voudrais tout de même ajouter en passant que la rentabilité du service des trains de voyageurs dépend de la façon dont on calcule les frais d'exploitation du chemin de fer. Contrairement à l'industrie automobile, par exemple, les compagnies ferroviaires doivent entretenir leurs propres routes, c'est-à-dire les voies ferrées. J'imagine que si nous ajoutions les frais d'entretien des routes aux frais d'exploitation des autres organismes de transport, les chiffres seraient sensiblement différents.

Ma deuxième question, monsieur le président, porte sur le document du 5 juin de Transports Canada, dans lequel on proposait que les services des trains de voyageurs et les subventions pertinentes soient réduites de 24 p. 100 et que la CCT n'ait plus le pouvoir de décider si le service devrait être prolongé ou non.

Un document du 26 juillet 1979, publié sous l'égide du ministre du Transport, propose encore une fois que les services des trains de voyageurs et les subventions pertinentes soient réduites de façon draconnienne et qu'il revienne au Conseil des ministres et au Conseil du Trésor de décider si un service devrait être supprimé ou non.

La CCT n'a pas supprimé autant de trains que l'aurait voulu le Conseil du Trésor afin de diminuer les subventions. Le président du Conseil du Trésor, le 19 octobre, à la Chambre, en avait beaucoup à dire concernant les déficits d'exploitation de VIA Rail.

On fait donc beaucoup de pressions pour que soient réduites les subventions aux trains de voyageurs. La CCT ou plutôt son commissaire dans ce cas-ci, pourraient-ils nous assurer que si le Conseil du Trésor et Transports Canada voulaient réduire les subventions, la CCT serait disposée à recommander que ne soient pas supprimés les services de voyageurs exigés par l'intérêt du public et qu'elle continuera—la Commission—de plaider fortement en sa faveur, c'est-à-dire que toute décision du genre lui soit réservée et non pas au Cabinet ou au Conseil du Trésor?

M. Benson: Ce sont les lois adoptées par le Parlement qui nous donnent le pouvoir de décider ou non, et cela, nous ne pouvons rien faire.

[*Texte*]

In any case of passenger service, we hold hearings before any service is discontinued or we recommend any service be discontinued or continued, and we decide on the basis of public convenience and necessity whether that passenger service should be continued. Then we make our decision. It is appealable from the Rail Transport Committee to the review committee of the Canadian Transport Commission and then it is appealable to the Cabinet. And the government has the right to make the ultimate decision in such matters under the National Transportation Act.

It is my intention, so long as I am President of the Canadian Transport Commission, to make sure that we hold hearings and decide whether or not rail service is required for public convenience and necessity. And only in cases where there obviously is no public necessity to continue a service do we recommended that they be discontinued.

• 1555

Mr. Blaikie: Just a short response to that answer, Mr. Chairman. Of course, the relevant question is: where are these hearings held? I understand that the service which was to be suspended, as of October 28, I believe, through Northern Ontario was to be suspended, has it not been prevented from happening, without any hearings being held throughout the communities in the North that would be affected by the discontinuance of that service.

Mr. Benson: Mind you, I do not think that is quite correct. We held a lot of hearings before we came up with our plan for transcontinental service, and this is part of it. We have now agreed to held hearings in Northern Ontario because of submissions by various people, and we will go back and hold additional hearings. But to say that no hearings were held is quite untrue.

We spent a year and a half having hearings across the whole of Ontario and the prairie provinces and British Columbia before we arrived at this decision. You cannot have a hearing in every town when you are making that kind of decision which the government required us to make within a relatively short period of time.

Mr. Blaikie: Nevertheless, it is the case that hearings will be held in towns now where hearings were not held before, so it is not the tradition of the Transport Commission to hold hearings in those communities where they are not going to hold them as a result of the . . .

Mr. Benson: We are going to hold hearings because people have expressed an interest, and we certainly will hold hearings. But we had a much broader job that we were doing in the first place, as you well realize, in trying to rationalize the whole transcontinental system.

Mr. Blaikie: Mr. Chairman, my final question, if I have time left, which I imagine I do, has to do with the diesel LRC train which is 6.9 times more energy efficient than a DC-9, five times more efficient that a Dash-7 and 3.8 times more energy efficient than a medium car with two passengers. It seems to me that in view of the oil shortage problem and, indeed, the energy crisis in general, instead of all this cut-back

[*Traduction*]

En ce qui concerne le service des trains de voyageurs, il y a des audiences publiques avant qu'une service ne soit supprimé ou non et la décision se fonde sur l'intérêt public et la nécessité. La décision n'est prise qu'après cela. On peut appeler de la décision du Comité des transports par chemins de fer au Comité de révision de la Commission canadienne des transports et ensuite au Cabinet. En vertu de la Loi nationale sur les transports, le gouvernement a le droit de rendre la décision ultime en pareil cas.

J'ai l'intention, tant que je serai président de la Commission canadienne des transports, de m'assurer qu'il y aura des audiences avant de décider si l'intérêt public exige que tel ou tel service ferroviaire est nécessaire ou non. Nous ne recommandons la suppression de services que lorsqu'il est clair qu'il n'est plus nécessaire pour le public.

M. Blaikie: Un commentaire à ce propos, monsieur le président. La question pertinente est évidemment la suivante: où se tiennent ces audiences? Si on n'avait pas réussi à l'empêcher, je sais de bonne part que le service qui devait être supprimé dès le 28 octobre dans le nord de l'Ontario l'aurait été sans qu'il n'y ait eu d'audience ou que ce soit dans les localités du nord qui auraient été touchées par la suppression de ce service.

M. Benson: Je ne crois pas que ce soit tout à fait exact. Il y a eu bien des audiences avant que nous ne décidions de notre plan concernant le service transcontinental et cette question en faisait partie. Nous avons décidé d'avoir des audiences supplémentaires dans le nord de l'Ontario en raison des demandes qui nous sont parvenues à ce propos. Mais il est tout à fait inexact de dire qu'il n'y a pas eu d'audiences.

Nous avons passé un an et demi à tenir des audiences partout en Ontario, dans les provinces des Prairies et en Colombie-Britannique avant d'en arriver à cette décision. Il est possible de tenir une audience dans chaque localité touchée par une décision, que le gouvernement voulait que nous rendions sans tarder.

M. Blaikie: Néanmoins, il est vrai qu'il y aura des audiences dans les localités où il n'y en a pas eu auparavant et ce n'était donc pas une habitude pour la Commission des transports de tenir des audiences dans ces localités où il y en aura maintenant en raison de . . .

M. Benson: Il y aura des audiences parce que les gens ont fait savoir qu'ils en voulaient. Cependant, vous vous rendez sans doute compte que le mandat que l'on nous avait confié au départ était beaucoup plus large que cela car il s'agissait de rationaliser tout le système transcontinental.

M. Blaikie: Monsieur le président, une dernière question puisque j'en ai encore le temps: elle porte sur le train diesel LRC dont l'efficacité énergétique est de 6.9 fois supérieure au DC-9, de cinq fois supérieure au Dash-7 et de 3.8 fois supérieure à une voiture moyenne transportant deux passagers. Il me semble qu'avec cette crise du pétrole, pour ne pas parler de la crise énergétique en général, au lieu d'entretenir cette manie

[*Text*]

mentality regarding railroads, I would like to ask the question, why we do not seek to expand and modernize and then market rail service in this country? Surely it is the case that we need more LRC train sets and a program to fix up the tracks so that they can service these trains which operate at higher speeds.

Has the CTC any plans for public hearings and research into the feasibility of the major program of high-speed rail service for the Maritimes, for the Quebec-Windsor corridor, for the prairie triangle of Winnipeg, Edmonton, to Calgary back to Winnipeg again, and in the lower mainland in British Columbia? It seems to me that the benefits to the public of modernizing intercity travel in this way, in the long run will far outweigh whatever the short-term costs are, costs which I believe should be seen as an investment in the future of Canada not just as government spending in the pejorative way that all government spending tends to be regarded these days.

Mr. Benson: That is a statement, not really a question, and to reply I would say that, certainly, trains are energy efficient, but nothing is less energy efficient than an empty train. The problem is to get the people to go on the trains and get them out of their cars and out of aircraft so they will travel in trains, and that is a problem beyond the scope of the Canadian Transport Commission. An empty train is the least, energy efficient of anything. A full train is more energy efficient than an automobile or an aircraft or probably a bus, but how do you get the people on it? That is the problem. I cannot get the people on it.

The Chairman: I will put you down for the second round, Mr. Blaikie. I am afraid that you have even had a bit of overtime.

Mr. Jelinek.

Mr. Jelinek: Mr. Chairman, first of all, I too would like to welcome Mr. Benson to the Committee again. I can tell him as new Parliamentary Secretary to the Minister of Transport that I not only look forward to working with him but, indeed, I also look forward to questioning him. If the time arises once in a while that I would have to oppose questions—I am sure there will not be that many opportunities to oppose—but if it does arise, I am just putting on record that I would be here to oppose any things we would not concur with.

• 1600

Before I start putting questions, Mr. Chairman, I cannot leave unchallenged the allegation made by Mr. Blaikie about possible collusion between the bus lines and the Department of Transport. I think Mr. Blaikie should either withdraw that serious allegation or come up with some facts to substantiate what he has said, particularly when he said it in the absence of the Minister.

[*Translation*]

de restrictions ou de suppression par les chemins de fer, j'aimerais poser la question suivante: pourquoi ne chercherions-nous pas plutôt à moderniser le service ferroviaire de notre pays et à lui faire prendre de l'expansion? Il est inutile de répéter qu'il nous faut plus de trains LRC ainsi qu'un programme d'amélioration des voies de chemin de fer pour qu'elles puissent servir à ces trains qui roulent plus vite que les autres.

La CCT prévoit-elle de tenir des audiences et encourager la recherche concernant un service ferroviaire ultra rapide pour les Maritimes, pour le corridor Québec-Windsor, pour le triangle des Prairies, c'est-à-dire Winnipeg, Edmonton, Calgary et retour, sans oublier la basse Colombie-Britannique? Il me semble qu'à long terme les avantages pour le public voyageur dépasseront de beaucoup les frais à court terme, frais qui, me semble-t-il, devraient être considérés comme un investissement dans l'avenir du Canada et non pas seulement comme une autre de ces dépenses gouvernementales qui donnent lieu aujourd'hui à toutes sortes de commentaires péjoratifs.

M. Benson: C'est une déclaration plutôt qu'une question, mais je tiens tout de même à signaler que si les trains sont toujours ce qu'il y a de plus efficace pour ce qui est de la consommation, il n'y a rien de plus inefficace en la matière qu'un train vide. Le problème c'est d'y faire monter les gens, les faire sortir de leurs voitures et des avions pour les faire voyager en train et c'est un problème qui dépasse largement le cadre des fonctions de la Commissions canadienne des transports. Dans l'équation énergétique, le comble de l'inefficacité, c'est un train vide. Un train bondé est plus énergétiquement rentable qu'une automobile, d'un avion ou d'un autocar, peut-être, mais comment y fait-on monter les gens? Voilà le problème. Les gens ne veulent pas embarquer.

Le président: Je prends note de votre nom pour le deuxième tour, monsieur Blaikie. Je crois que je vous ai même accordé quelques minutes de plus.

Monsieur Jelinek.

M. Jelinek: Monsieur le président, j'aimerais tout d'abord souhaiter la bienvenue à M. Benson. Je puis lui affirmer qu'en ma qualité de secrétaire parlementaire du ministre des Transports, non seulement je me réjouis déjà de travailler avec lui, mais que j'ai hâte de lui poser des questions. S'il arrive de temps à autre que je doive m'opposer à certaines questions—je suis sûr que je n'en aurai pas souvent l'occasion—mais si cela arrive, je veux qu'on sache que je suis ici pour m'opposer à toute déclaration qui ne jouirait pas de notre assentiment.

Avant de poser des questions, monsieur le président, je me dois de contester les allégations de M. Blaikie au sujet d'une prétendue collusion entre les sociétés d'autocars et le ministère des Transports. Moi, je dis que M. Blaikie devrait soit retirer cette grave accusation, soit présenter des preuves de ce qu'il a dit, surtout qu'il se permet de le dire en l'absence du ministre.

[*Texte*]

The Chairman: Gentlemen, if I consider that as a point of order, I suppose it should have to be supported by a motion.

It has not been raised as a point of order. There is no question that your Chairman heard an allegation of collusion. However, at the time it was not picked up by any member, so I must treat it in a manner that I interpret the Committee as having chosen by its silence to treat of it, and that was in the context of a casual passing remark.

But in dealing with that—unless there are further comments or observations—I might remind members, in particular because we do have a number of new members with us, that the full rules of protection, immunity, if you will, do not extend from the floor of the Chamber to committee hearings, and that your comments must always be couched in terms you are quite prepared to substantiate or otherwise bear full responsibility for.

Unless there is a further observation or unless the Parliamentary Secretary would want to carry it further, I do not propose to.

Mr. Jelinek.

Mr. Jelinek: The only reason I did not bring it up at the time the allegation was made was I did not want to interrupt Mr. Blaikie's questioning, and I was aware of the fact that I was the next speaker on the list. I would put to the Committee that the Committee should hopefully insist on making Mr. Blaikie either withdraw that allegation or come up with some facts to substantiate it.

The Chairman: Mr. Blaikie.

Mr. Blaikie: Mr. Chairman, I would just like to echo your own interpretation of it. What I was responding to was the Chairman of the Canadian Transport Commission's suggestion that I was suggesting something had gone on between the bus industry and the railroad industry. Of course what I said had to do—perhaps "collusion" is too strong a word, and if that is the case, Mr. Chairman, I withdraw it. Correspondence, consultation—but it was in the context of a sort of repartee with the Chairman and . . .

The Chairman: Fine, I think we will conclude that.

Mr. Jelinek.

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

I have some questions to Mr. Benson about boxcars and railway cars in general, but before I get to that I would like to follow up on one quick question of Mr. Lumley's; and that is on the Western branch of the CTC. I am wondering whether Mr. Benson could give us basically the terms of reference for what role the Western branch is intended to play in the whole of the CTC. A second part of the same question is whether Mr. Benson and the CTC are giving any consideration to establishing an Eastern branch of the CTC, where the movement of goods is just as important and just as timely as in the West?

Mr. Benson: I have not in front of me the terms of reference under which we established the Western branch, but I will be

[*Traduction*]

Le président: Messieurs, si je dois tenir cela pour un rappel au Règlement, je crois que cela devrait être appuyé par une motion.

Cela n'a pas été soulevé comme un rappel au Règlement. Sans le moindre doute, le président a entendu parler d'une allégation de collusion. Toutefois, à ce moment-là, aucun député n'a relevé la chose; je dois donc en conclure que le comité, par son silence, a choisi de considérer cela comme une observation faite en passant.

Toutefois, à ce sujet, à moins qu'il y ait d'autres observations, je tiens à rappeler aux députés, surtout parce qu'un certain nombre d'entre eux sont nouveaux, que les règles d'immunité parlementaire ne s'appliquent pas aussi bien aux réunions des comités qu'à la Chambre. En conséquence, vos observations doivent toujours être formulées en des termes que vous seriez prêts à défendre ou dont vous seriez prêts à assumer la pleine responsabilité.

A moins qu'il y ait d'autres observations ou à moins que le seecrétaire parlementaire ne veuille pousser l'affaire plus loin, je propose de passer à autre chose.

Monsieur Jelinek.

M. Jelinek: La seule raison pour laquelle je n'ai pas soulevé cela au moment où l'allégation a été prononcée, c'est que je ne voulais pas interrompre M. Blaikie pendant qu'il posait ses questions et que je savais que j'était le suivant à prendre la parole. Je tiens à dire aux membres du comité qu'ils devraient insister, soit pour que M. Blaikie retire ce qu'il a dit, soit pour qu'il présente des preuves de la véracité de ses propos.

Le président: Monsieur Blaikie.

M. Blaikie: Monsieur le président, je veux que vous sachiez que j'appuie votre interprétation. Le président de la Commission canadienne des transports a dit que mes propos laissaient entrendre que certaines choses s'étaient produites entre l'industrie des autocars et l'industrie des chemins de fer. Or, c'est justement à cela que je répondais. J'ai parlé de «collusion», et c'est le mot qui est peut-être trop fort; dans ce cas, monsieur le président, je le retire. Je voulais essentiellement parler d'un échange de correspondance, de consultations, mais cela faisait partie d'un échange de propos avec le président et . . .

Le président: Très bien, je pense que nous pouvons nous en terni là.

Monsieur Jelinek.

M. Jelinek: Merci, monsieur le président.

Je voudrais poser certaines questions à M. Benson au sujet des wagons-trémies et des wagons en général, mais avant de passer à cela, je vais poursuivre une question soulevée par M. Lumley. Il s'agit de la direction de l'ouest de la CTC. Je me demande si M. Benson pourrait nous dire quel est le mandat de la direction de l'ouest, dans le cadre de l'ensemble des travaux de la CCT. Deuxièmenent, M. Benson et la CCT songent-ils à établir une direction de l'est de la CCT, puisque les mouvements de marchandises sont tout aussi importants et tout aussi urgents dans l'est que dans l'ouest?

M. Benson: Je n'ai pas devant moi le mandat aux termes duquel nous avons établi la direction de l'ouest, mais je me

[*Text*]

glad to table them for the Commission to see. I will get them and I will have them tabled.

We have branches across the country, as you know. We have a branch in the Maritimes, in Montreal, Toronto, Winnipeg, Calgary, Vancouver. Whether or not we move into the establishment of a major branch in Eastern Canada is a matter of consideration by the Commission at the present time. One of the great difficulties we have is that we are asked to do things like this, and I am quite willing, I am very happy to have a branch in Western Canada, which would basically look after the area problems in Western Canada. If there are national considerations in hearings that are being held, then I think it has to be done through Ottawa. But the question of staffing these branches and the question of having personnel there is a very, very important one to the Commission because we have been asked to reduce our staff. We are moving down to some 667, about a hundred people less; in the next year.

At the same time one cannot reduce personnel to establish a branch, because we cannot just say we will take some people and move them out there because it does not quite work that way. The work in the central office still has to be done. One of the great problems we have in the Commission is a staffing problem. If the government would give us adequate staff to do things, I could have 75 people out on the Prairies within the next three months, you know, in Saskatoon. If I do not have the staff to do it, I cannot, and I have to move people out there gradually to build up the office. That is what I am now doing.

If one wants us to establish an office in Eastern Canada, in the Maritimes, which I think might be useful, and explain it is a logical conclusion that one arrives at after establishing a Western Branch, it is fine, and I would be pleased to do it, with reference to the Commissioners, providing I can have the support staff to move down there. You do not decrease staff by establishing branch offices.

Mr. Jelinek: First of all, I want to thank Mr. Benson for offering to table the terms of reference of the Western Branch and I also am pleased that there is at least consideration being given to the establishment of a main eastern branch as well.

My questioning today is going to deal with the availability of railway cars in the West. I know that the Minister, Mr. Mazankowski, has that in mind as one of his top priorities to improving the movement, particularly of grain, a very important commodity, of the Western provinces and indeed all of Canada.

Mr. Chairman, perhaps Mr. Benson could enlighten us now in general terms as to what the status of the cars vis-à-vis the movement of grains in the West is and what the future considerations of CTC is in that regard.

Mr. Benson: I will ask Mr. Hibbard to comment on this, or John Green.

The Chairman: Mr. Green?

Mr. Benson: Yes. He is Director, Rail Services.

[*Translation*]

ferai un plaisir de le déposer auprès du comité, pour que les députés l'examinent. Je vais l'obtenir et le faire déposer auprès du comité.

Nous avons des bureaux dans tout le Canada, vous le savez bien. Nous avons un bureau au Maritimes, à Montréal, Toronto, Winnipeg, Calgary, Vancouver. La Commission examine actuellement l'opportunité d'établir un bureau principal pour l'est du Canada. Une de nos grandes difficultés, c'est qu'on nous demande de faire des choses de ce genre. Je suis bien disposé à les faire, je suis bien content d'avoir un bureau dans l'ouest du Canada, bureau qui s'occuperait essentiellement des problèmes de l'ouest. Si certaines questions d'ordre national sont soulevées au cours des audiences qui se tiennent en ce moment, je pense qu'il faudrait que cela se fasse par l'entremise d'Ottawa. La Commission estime toutefois que la dotation de ces bureaux en personnel est une question extrêmement importante, car on nous a demandé de réduire nos effectifs. Nous allons perdre une centaine d'employés au cours de l'année à venir, pour passer à près de 667 employés.

Par ailleurs, on peut réduire le personnel pour établir un bureau, parce qu'il ne suffit pas de dire que nous prendrons certaines personnes et les enverrons à ce bureau; cela ne se fait pas ainsi. Le travail au bureau central doit encore se faire. Un des gros problèmes de la Commission est le problème de la dotation. Si le gouvernement nous fournissait un personnel suffisant pour nous acquitter de nos travaux, je pourrais avoir 75 employés dans la région des Prairies dans trois mois, à Saskatoon. Si je n'ai pas le personnel nécessaire, je ne peux pas agir, et je dois transférer des employés là-bas graduellement, pour constituer le bureau. C'est ce que je fais en ce moment.

Si l'on veut que nous établissions un bureau dans l'est du Canada, dans les Maritimes, chose qui serait sans doute utile, sous prétexte que c'est une conclusion logique qui suit l'établissement d'un bureau de l'ouest, très bien. Je serais ravi de le faire, à condition de disposer du personnel de soutien qui irait travailler là-bas. Il ne peut-être question de réduire le personnel en créant des bureaux régionaux.

M. Jelinek: Premièrement, je tiens à remercier M. Benson d'avoir proposé de déposer le mandat du bureau de l'ouest. Je suis bien content de noter que l'on examine au moins l'opportunité d'établir un bureau de l'est aussi.

Je vais traiter aujourd'hui de la disponibilité de wagons de chemins de fer dans l'ouest. Je sais que le ministre, M. Mazankowski, considère cela comme une de ses priorités, pour améliorer le transport des grains des provinces de l'ouest et même du reste du Canada, les grains étant une marchandise très importante.

Monsieur le président, M. Benson pourrait-il nous donner une idée du rapport wagon/transport dans l'ouest et nous dire ce qu'envisage la CCT pour l'avenir, à cet égard.

M. Benson: Je vais demander à M. Hibbard ou à John Green de répondre à cela.

Le président: Monsieur Green?

M. Benson: Oui. Il est le directeur des services ferroviaires. Monsieur Green.

[*Texte*]

The Chairman: Mr. J. H. Green, Director of Rail Services. Mr. Green.

Mr. J. H. Green (Director, Rail Services, Canadian Transport Commission): The question of grain supply cars, of course, as everyone knows, is being debated by a committee appointed by the government, and will come under the direction of Dr. Horner. All we are doing now is monitoring the supply of cars as they are requested and guaranteeing that the number of cars are available and are being supplied.

Mr. Jelinek: It is my understanding that there is a delay in moving not only grain products but other products in and out of some of the outlying areas, and not so outlying areas as well, in the West, and that there has been a shortage of hopper cars and boxcars. In that regard perhaps in a more specific question it is also my understanding—and I know this has happened in the past—that many of our railway cars have been used to move goods into the United States, and because we find it more profitable to operate with our boxcars in the United States, it takes a longer period of time than is necessary for those cars to come back into Canada and move our own goods. Is this still the case?

• 1610

Mr. Green: First of all, grain cars are usually assigned to the grain industry. The railway's fleet of grain cars is an assigned car and it only put into the movement of other products whenever there is not any grain to move. The cars that are moving to the United States are usually other cars of their fleet.

You say a shortage of hopper cars. This is an ongoing problem because there are only a certain number of hopper cars available. It is a very good type of car and it is a handy type of car to be used for many products, especially soluble types of products that may be loaded in hopper cars or types of products that have to be sheltered from the weather. So it has become a very attractive type of car to ask for. We do investigate particular complaints. At this time of year we usually get as a perennial problem a shortage of stock cars, for instance. We investigate the individual complaints as they are received.

Mr. Jelinek: But in that . . .

The Chairman: A very short question.

Mr. Jelinek: It was in that regard, Mr. Chairman, precisely because of the fact that Mr. Green has agrees that there is a shortage of these cars that I pose my question as to what, other than the ongoing studies by the special committee, the CTC is doing and intends to do prior to any recommendations by the committee. Is there anything being done to attempt to move products and produce in the West at a faster rate than it is now in view of the fact that you admit that there is a shortage of these cars in the West?

Mr. Green: I think everything is being done on the part of the railway and whatever monitoring they are doing to see that

[*Traduction*]

Le président: M. J. H. Green, directeur des services ferroviaires. Monsieur Green.

M. J. H. Green (directeur, Services ferroviaires, Commission canadienne des transports): Tout le monde sait que la question des wagons servant au transport du grain fait l'objet d'un débat au sein d'un comité constitué par le gouvernement et dirigé par M. Horner. Pour l'instant, nous voyons à l'approvisionnement en wagons au fur et à mesure des demandes et nous garantissons la disponibilité et le chargement d'un certain nombre de wagons.

M. Jelinek: Je crois comprendre qu'il y a non seulement des retards de transport du grain mais également des retards de transport d'autres produits dans des régions un peu éloignées ou même pas éloignées du tout, dans l'ouest, et qu'il y a une pénurie de wagons-trémies et de wagons couverts. Je voudrais poser une question un peu plus précise à ce sujet. Si je comprends bien—c'est une chose qui s'est déjà produite—un bon nombre de nos wagons servent à transporter des produits vers les États-Unis. Or, comme nous trouvons plus profitable de faire rouler nos wagons couverts aux États-Unis, il faut plus de temps qu'on ne le voudrait pour que ces wagons reviennent au Canada et transportent nos propres produits. Cela est-il toujours vrai?

M. Green: Premièrement, les wagons de transport du grain sont habituellement affectés à l'industrie céréalière. Les wagons qui servent au transport du grain sont réservés à ce seul usage et ne sont affectés au transport d'autres produits que lorsqu'il n'y pas de grain à transporter. Les wagons qui vont aux États-Unis sont donc, habituellement, d'autres wagons qui font partie du parc de wagons américains.

Vous avez parlé d'une pénurie de wagons-trémies. Il s'agit-là d'un problème constant, parce qu'il y a seulement un certain nombre de wagons-trémies disponibles. Ce sont de très bons wagons, qui peuvent servir au transport de nombreux produits, surtout les produits solubles ou ceux qui doivent être à l'abri des intempéries. Ce sont donc des wagons qui sont très recherchés. Nous procédons à des enquêtes pour certaines plaintes. En cette période de l'année, nous avons d'habitude un problème saisonnier de pénurie de wagons à bestiaux, par exemple. Nous faisons une enquête pour chaque plainte reçue.

M. Jelinek: Toutefois . . .

Le président: Une très courte question.

M. Jelinek: Monsieur le président, c'est précisément parce que M. Green a affirmé qu'il y a pénurie de wagons que je pose ma question. Outre l'étude qu'effectue en ce moment le comité spécial, que fait la société et que compte-t-elle faire en attendant les recommandations du comité? Fait-on quelque chose pour essayer de transporter les produits et les légumes de l'Ouest plus rapidement que maintenant, compte tenu du fait que vous admettez l'existence d'une pénurie de wagons dans l'ouest?

M. Green: Je pense que les chemins de fer font tout ce qu'il peuvent et exercent toute la vigilance voulue pour que les wagons soient disponibles pour le transport du . . .

[*Text*]

the cars are available and are made available for the movement of the . . .

Mr. Jelinek: Could you be more specific as to everything?

The Chairman: I am sorry, Mr. Jelinek.

Mr. Benson: We have grain co-ordinators in Western Canada, in Thunder Bay and in the West, and their job is to make sure that these cars are used to the utmost in the transportation of grains, the cars that are available. Now the supply of cars by the railways or by the government is a matter of railway policy and government policy, and in the number of years I have been with the Commission, we have put pressure on them as much as we possibly can to try to get the grain moving, but there are a lot of factors involved in this. This is perhaps the reason that the Minister has appointed a grain co-ordinator.

The Chairman: Thank you, Mr. Jelinek. Mr. Turner.

Mr. Turner: Welcome back. I have not seen you for many, many years. As you know my background, I know thousands of railway employees across Canada and the employees believe that the actions of the CTC board should be improved, number one. You should work to reduce the men's attitude that is run by the rail companies that they believe that you only rubber stamp what the companies, the CPR and the CNR and the national companies, wish. They also believe that you as the CTC seem to turn your back on many problems. An example: When foreign cars come over any place in Canada, the equipment is in horrible condition and nobody does a thing about it. I saw a picture here the other day with an American car with a pin falling where it had been broken, so they took an old rail spike and riveted it on, and that is the operation of the American cars. Now this is one of the concerns of the railway employees. So due to the fact that they think that you are rubber stamping, they have many questions. They want to know how many members on the rail side of the CTC, are former members of the management or union side of the CPR, also the CNR, and any other railways in Canada?

• 1615

Mr. Benson: I have not that information. I will supply it. I will show the number of employees that we have on the rail side, in the safety branch, the complete rail side, that come from the railways. One of the things you have to remember, Mr. Turner, and as a former railway man you know this, if we want expertise in rail safety, and people to look at the railways and see how they are operating from a safety point of view, the only place you can get them is from the railways.

Mr. Turner: Right.

Mr. Benson: You have to have experienced people. We have problems in recruiting people. We are not recruiting up to our complement, and the complement is too low in my opinion anyway on the safety side, but you have to hire them from the railways, and one of the problems you have is that the railway

[*Translation*]

M. Jelinek: Pourriez-vous être plus précis, qu'entendez-vous par «tout»?

Le président: Je regrette, monsieur Jelinek.

M. Benson: Nous avons des coordonnateurs du transport des grains dans l'Ouest du Canada, à Thunder Bay et dans l'Ouest, et leur travail consiste à assurer l'utilisation maximale de ces wagons pour le transport du grain. Par ailleurs, la fourniture de wagons par les compagnies de chemin de fer ou par le gouvernement relève des politiques adoptées par les compagnies ou par le gouvernement. Je travaille dans la Commission depuis de longues années et nous avons toujours exercé autant de pression que possible pour que s'effectue le transport du grain. Toutefois, il y a beaucoup de facteurs qui entrent en jeu. C'est peut-être la raison pour laquelle le ministre a nommé un coordonnateur au transport des grains.

Le président: Merci, monsieur Jelinek. Monsieur Turner.

M. Turner: Bonjour. Nous revoilà en présence après bien des années. Vous me connaissez, et vous savez que je connais des milliers de cheminots au Canada. Les cheminots estiment premièrement que les mesures prises par la société ont besoin d'être améliorées. Ces hommes trouvent en général que vous vous contentez d'approuver, sans autre forme de procès, ce que les compagnies nationales, le CP et le CN, vous demandent de faire. Ils pensent également que la société prétend ne pas voir de nombreux problèmes. Voici un exemple: Lorsque des wagons étrangers entrent au Canada, le matériel est dans un état déplorable. Or, personne ne s'en occupe. L'autre jour, j'ai vu ici une photo d'un wagon américain dont une pièce de métal était brisée et avait été rafistolée à l'aide d'un vieux crampon, et c'est ainsi que l'on entretient les wagons américains. C'est là une chose qui inquiète fort les cheminots. Donc, comme ils estiment que vous approuvez tout sans réfléchir, ils ont de nombreuses questions à poser. Ils veulent savoir combien de membres de la Commission canadienne des transports qui s'occupent des questions de chemins de fer sont d'anciens membres de la direction ou des syndicats du CP, du CN et d'autres sociétés de chemins de fer du Canada?

M. Benson: Je n'ai pas ces renseignements sous la main mais je les fournirai. Je vais vous donner le nombre des employés qui travaillent dans les services ferroviaires de la Commission, soit à la direction de la sécurité ferroviaire et dans les autres services. Il faut cependant quand même considérer, monsieur Turner, et vous le savez puisque vous avez déjà travaillé dans les chemins de fer, que c'est dans ce secteur qu'on peut trouver des gens ayant l'expérience requise. Par conséquent, le seul endroit où l'on puisse les recruter, c'est du côté des chemins de fer.

M. Turner: C'est exact.

M. Benson: Nous avons besoin de personnel expérimenté et il est difficile de le recruter. Nous n'avons pas tous nos effectifs et, de toute façon, ils sont fixés trop bas pour ce qui est de la sécurité; quoiqu'il en suit il faut les recruter auprès des société de chemins de fer. L'un des problèmes qui se

[*Texte*]

salaries and benefits are higher than the salaries and benefits that we can offer them in the Canadian Transport Commission.

Mr. Turner: Shame.

Mr. Benson: So we have a tough time getting people. The people we have I think do a pretty good job based on the numbers we have spread across the country, which I think is something like 78, which bothers me. It probably should be 178 instead of 78. But there is no way I can change that, unless Parliament and the government decide to allow me to have more people and allow me to pay salaries that are comparable with what the railways are paying, because I cannot hire somebody who knows about railways from anywhere except the railways.

But I will give you the information that you request.

Mr. Turner: You mentioned the figure of 78. Is that safety inspectors across Canada serving CNR, CPR on all our railroads?

Mr. Benson: I think that is right.

That is right.

Mr. Turner: I do not know whether you have ever noticed it, but I have noticed it and all the employees on the CNR and the CPR have noticed it; the railways are placing more emphasis on money and less on maintenance and upkeep of equipment. They are slowly cutting off branch line service by not supplying cars and giving pool service. I hear it every day. What are you going to do about it to provide that service? We know there is a shortage of cars out west, but there are at least 2,000 cars in the United States. Why do you not increase their demurrage charges, so they bring them back?

Mr. Benson: That is the United States' jurisdiction; the demurrage charge is in the United States. But we have urged in the past, and this question has been raised before, as you know, Mr. Turner, the question with respect to the length of stay of cars in the United States. I can assure you that the Canadian Railways do not want to keep their cars in the United States because the demurrage charges are pretty low and they make more money by operating them in Canada. The fact is, though, that we ship a lot of goods to the United States; the railways down there take the cars and use them, and they send them back as slowly as they can in many instances. Our railways have been pushing and it has even gone to the stage, as I recall in one instance, that we made a representation to the United States government through our government to speed up the return of cars to Canada.

Mr. Turner: The employees feel that management has been doing its best to cut off all departments and reduce the safety factor on all railroads; example: reduced mileage in section gangs and increased mileage of section gangs, that they do not charge up. True enough, they have a floating gang, but it is not like it used to be. We used to be proud railway men, and the best railroad in Canada, the CNR or the CPR. You do not hear this feeling today amongst the men.

[*Traduction*]

posent, c'est que les traitements et avantages sociaux des cheminots sont plus élevés que ceux que nous pouvons offrir au sein de la Commission canadienne des Transports.

M. Turner: C'est une honte.

M. Benson: Par conséquent, nous avons bien du mal à recruter. Je crois que notre personnel, qui s'élève à quelque chose comme 78 personnes, pour tout le pays, est excellent, mais ce qui m'inquiète c'est que nous n'en ayons que 78 au lieu de 178. Il n'y a rien que je puisse faire pour changer cette situation, à moins que le Parlement et le gouvernement ne décident de m'allouer plus de personnel et de verser des traitements comparables à ceux que versent les chemins de fer, car c'est au sein des chemins de fer qu'on trouve ce personnel compétent.

Cependant je vais vous fournir les renseignements que vous m'avez demandés.

M. Turner: Vous avez indiqué ce chiffre de 78 et j'aimerais savoir s'il s'agit de tous vos inspecteurs de la sécurité, au Canada, auprès du CN, du CP, auprès de toutes nos compagnies de chemins de fer?

M. Benson: Je crois que c'est exact.

C'est exact.

M. Turner: Je ne sais pas si vous l'avez remarqué, mais tous les employés du CN, du CP et moi-même l'avons remarqué, les chemins de fer insistent beaucoup plus sur les économies d'argent que sur l'entretien. On supprime petit à petit les services des lignes secondaires, en ne fournissant pas les wagons nécessaires et en donnant des services communs. C'est une plainte que j'entends tous les jours et je me demande ce que vous allez faire à ce sujet. Nous savons que l'on manque de wagons dans l'Ouest mais il y en a au moins 2,000 qui sont aux États-Unis et je ne vois pas pourquoi vous n'augmentez pas leurs frais de surestaine afin de les faire revenir?

M. Benson: Mais ces frais relèvent de la compétence américaine. Nous avons déjà fait des démarches à ce sujet, car la question n'est pas récente, comme vous le savez, monsieur Turner. Je puis vous assurer que les chemins de fer canadiens ne tiennent pas à ce que leurs wagons restent aux États-Unis car il serait plus rentable de les avoir ici. Il n'en reste pas moins que nous expédions énormément de marchandises aux États-Unis et que les chemins de fer de là-bas utilisent nos wagons et, dans bien des cas, les renvoient le plus tard possible. Nos chemins de fer ont fait des pressions là-bas et il y a même eu, si je me souviens bien, un cas où notre gouvernement a fait des démarches auprès du gouvernement américain pour qu'on accélère le retour de nos wagons.

M. Turner: Les employés ont l'impression que la direction a réduit le personnel dans tous les services et réduit aussi la sécurité pour tous les chemins de fer. Il y a eu réduction des distances totales parcourures par les équipes chargées de la sécurité et augmentation de la distance parcourue par chaque équipe. Il est vrai qu'il existe une équipe volante mais la situation n'est plus la même que dans le temps. Nous étions

[*Text*]

Mr. Benson: You are getting into a pretty broad question here, Mr. Turner, I think. The position of railwaymen in Canada has changed substantially over the years, in my memory at least. I can remember back to the nineteen-thirties—I am older than most of the people here—when working on a railroad was a pretty prestigious job.

Mr. Turner: Still is.

Mr. Benson: There are still very important people doing a tremendous job, but their salaries and benefits are not the same, comparable to people working in industry that they were in the nineteen-thirties in my opinion. And so I can see their being upset.

• 1620

What I can say is that we try to make sure the railways live up to the safety requirements that we have laid out. We have a committee consisting of members of the union, the railways and the Canadian Transport Commission, which looks at safety. Since I have come to the commission, I have found that the complaints about safety from railway employees have decreased materially from what they were several years ago. As a matter of fact, one of our newest commissioners is Mr. Walter, who is president of one of the railway unions.

Mr. Turner: The employees feel the companies are failing badly with regard to safety, and this is all over the place: rights of way in bad shape, ties, rails, weeds and broken parts of equipment laying all over the place. The company protects itself by issuing a monthly bulletin: "Rail and material may be on ground on any subdivision and men to exercise caution." In the old days you cleaned up after you did a job. Why does this not prevail today so that the men can ride the trains in safety?

Mr. Benson: The safety record of the railways is included in our annual report this year; the number of accidents they have had and so on. You have this available to you to look at.

Mr. Turner: Here is an example:

> On October 19, 1979 I was a passenger on the VIA rail train that left Toronto at about 7.30 p.m. to travel to Chatham. (The train left the station 45 minutes late). The beverage bar car on that train had two broken windows on the alleyway (left) side of the car. The windows had pieces of cardboard taped over them on the outside. There was nothing taped over the jagged pieces of glass on the inside. They were fully exposed to people walking by.
>
> As you are probably aware, trains have a tendency to sway as they go down the tracks and I am amazed that someone did not cut their arm or wrist as they were walking past the jagged edges of glass.
>
> These facts are true. The car was in this condition *before* it left the station. Another piece of cardboard could have been taped over the jagged edges while we were waiting to depart.

[*Translation*]

alors fiers de nos cheminots, fiers de nos chemins de fer, du CN et du CP; ce n'est plus le cas à l'heure actuelle.

M. Benson: Votre question est très vaste, monsieur Turner; je crois qu'au cours des années la situation des cheminots a énormément évolué. Si je me souviens bien, dans les années 30, travailler pour les chemins de fer c'était un emploi qui avait beaucoup de prestige.

M. Turner: Et qui en a toujours.

M. Benson: Oui, il y a encore des gens qui font énormément de travail mais leurs traitements et les avantages qu'ils retirent de leurs emplois ne sont plus aussi élevés que dans les années 30, comparativement aux traitements et avantages obtenus par les travailleurs du secteur industriel. Je comprends donc fort bien que ces cheminots puissent être troublés.

Tout ce que je puis dire, c'est que nous essayons de respecter les normes de sécurité qui ont été établies. Nous disposons d'un comité sur la sécurité où sont représentés le syndicat, les chemins de fer et la Commission canadienne des transports. Depuis mon accession à la Commission canadienne des transports, j'ai constaté que le nombre des plaintes au sujet de la sécurité avait diminué par rapport à ce qu'il était il y a quelques années. En fait, un de nos plus nouveaux commissaires, M. Walter, est aussi président de l'un des syndicats des cheminots.

M. Turner: Les employés ont l'impression que la sécurité est de moins en moins bonne partout: les emprises de chemins de fer sont en mauvais état, les traverses de chemins de fer, les rails, les mauvaises herbes, et les pièces cassées jonchent le sol partout. La société de chemins de fer se protège en publiant un bulletin mensuel qui dit: «Des rails et des matériaux peuvent traîner à n'importe quel endroit et il faut que les cheminots soient prudents». Dans le temps, on faisait place nette après avoir fait un travail; pourquoi ne peut-on plus procéder ainsi et voyager en train en toute sécurité?

M. Benson: Vous trouverez dans notre rapport annuel de l'année la description des accidents qui se sont produits et vous pourrez l'examiner.

M. Turner: En voici un exemple:

> Le 19 octobre 1979, je voyageais par le train VIA partant de Toronto vers 7 h 30 pour me rendre à Chatham. (Le train est parti avec 45 minutes de retard). Dans le wagon où se trouvait le bar, il y avait deux fenêtres brisées le long du passage du côté gauche du wagon. Des morceaux de carton avaient été collés de l'extérieur avec du ruban adhésif; mais on n'avait pas mis de ruban au-dessus des pièces de verre brisées à l'intérieur.
>
> Comme vous le savez probablement, les trains ont tendance à osciller et j'ai été surpris que personne ne se coupe le bras ou le poignet en frôlant ces morceaux de verre ébréché.
>
> Voilà les faits: ce wagon était dans cette condition avant de quitter la gare. On aurait fort bien pu rajuster un morceau de carton au-dessus de ces bouts de verre cassé pendant que nous attendions le départ.

[*Texte*]

I hope this information is of some use to you.

This is the type of material I am getting.

Mr. Benson: I would appreciate your sending it on to us.

Mr. Turner: But that is what is happening all the time and nobody is doing anything about it.

Mr. Benson: I have, as I told you, 78 people in this country. You know, there are a lot of trains moving, Mr. Turner. I cannot have somebody sitting on every train that pulls out of Toronto, where some guy has thrown a beer bottle through a window. It is just impossible for me to do that.

Mr. Turner: I have been shot at with a rifle.

Mr. Benson: The fact that trains are late bothers me too, but it also bothers me that aircraft are late. If somebody is 45 minutes late on a train, everybody is up in the air and angry as can be. I can go out to the airport here and be 45 minutes late any day trying to get on an aircraft, and nobody complains about it.

Mr. Turner: These conditions exist. The people who ride the trains tell me, the employees tell me, and surely to goodness somebody has got to do something about it before we have headlines in all the newspapers across Canada about a passenger rail wreck, and we have to attend a lot of funerals in this country.

Mr. Benson: The number of railway accidents in this country is reasonably well under control. I have a film, which I offered to show to this Committee a couple of years ago, or one year ago, indicating what happens with regard to railway safety and the risks one takes based on the amount of investment in maintenance, and the Committee decided not to see it.

The Chairman: This is your last question, Mr. Turner.

Mr. Turner: In my opinion, and in the opinion of many employees of the CNR and the CPR and all the railways, we have been lucky with passenger trains.

Thank you, sir.

The Chairman: Mr. Harquail.

Mr. Harquail: Thank you, Mr. Chairman. It is nice to see with us again a former colleague, Mr. Benson. It is always nice to see you on Parliament Hill.

As you know, we are limited in our opportunity to question witnesses, so I want to touch maybe on a few things; I would ask you to bear with me. Then as you respond to some questions on matters that I am going to propose to your today, I might have an opportunity to question you before my time expires.

You mentioned films. I wonder if you had seen the W-5 presentation of the indictment of VIA Rail operations in Canada. I think in that particular series it was not a situation where one could say it was taken out of context or they were misquoted. The people went with cameras and it was clear to see that VIA made an error in publicly stating all the things they were going to do for Canadians in providing rail passenger service and then woke up one morning to find that they

[*Traduction*]

J'espère que ces renseignements vous seront utiles.

Voilà le genre de note que je reçois.

M. Benson: J'aimerais que vous nous les envoyiez.

M. Turner: Mais cela se produit tout le temps et personne n'agit.

M. Benson: Je vous l'ai déjà dit, nous avons 78 inspecteurs et il y a beaucoup de trains sur les voies, monsieur Turner. Je ne puis pas poster quelqu'un sur chaque train au départ de Toronto dans le cas où une personne jetterait une bouteille à bière à travers la fenêtre.

M. Turner: On m'a tiré dessus avec une carabine.

M. Benson: Je m'inquiète que les trains ont du retard mais c'est aussi le cas des avions. S'il y a 45 minutes de retard pour un train, toute le monde s'excite; mais cela peut arriver n'importe quel jour d'aller à l'aéroport et d'attendre 45 minutes et personne ne se plaint.

M. Turner: Tout le monde m'a fait rapport de ces conditions déplorables. Le personnel des chemins de fer, les employés et si personne ne fait rien pour régler cette situation bientôt, nous aurons en manchettes dans les journaux canadiens la nouvelle qu'il y a eu une catastrophe ferroviaire et qu'il faudra assister à beaucoup de funérailles au Canada.

M. Benson: Je dirai que le nombre des accidents de chemins de fer au Canada est relativement peu élevé. Je dispose d'un film . . . et j'ai offert de le faire passer devant le comité il y a quelques années, ou il y a un an . . . qui montre ce qu'est la sécurité dans les chemins de fer et le risque pris compte tenu de l'investissement en entretien . . . mais le comité n'a pas voulu le voir.

Le président: Ce sera votre dernière question, monsieur Turner.

M. Turner: A mon avis, et d'après les nombreux employés du CN et du CP et de toutes les compagnies de chemins de fer, nous avons eu beaucoup de chance dans le cas du service voyageur.

Merci, monsieur.

Le président: Monsieur Harquail, vous avez la parole.

M. Harquail: Merci, monsieur le président. Il est agréable, monsieur Benson, de revoir avec nous un ancien collègue et il est toujours agréable de le voir sur la colline parlementaire.

Comme vous le savez, nos chances d'interroger les témoins, sont plutôt minces, aussi vais-je discuter de quelques affaires et je ferai appel à votre patience. Puis, au fur et à mesure que vous répondrez à certaines questions sur les sujets que je vais vous proposer aujourd'hui, j'aurai peut-être l'occasion de vous questionner avant que mon temps n'expire.

Vous avez mentionné les films: je me demande si vous avez vu le film W-5 Exposé de l'accusation portée contre les opérations de VIA Rail au Canada. Je crois que dans cette série, on était bien dans le contexte ou alors on a cité d'une façon inexacte ce qui avait été dit. Tout a été filmé et il est clair que les gens de VIA ont fait une erreur en annonçant publiquement tous leurs projets pour assurer des services de passagers pour se rendre compte, par la suite, qu'ils se trou-

[*Text*]

were unable to deliver the service. I think that borders very closely to what could be called misrepresentation. On the one hand, you are telling Canadians, we are going to do this; on the other hand, you are not able to produce. I suspect that perhaps since you are a regulatory body you would be somewhat aware of this or concerned with CTC looking into this aspect, whether or not the new system, VIA, can deliver what it is telling the Canadian travelling public it is offering.

• 1625

On the question of safety, I was very, very upset this summer when we saw the tail end of that switching error, when we saw the tail end of the DC-9 fall off. I want to ask you, Mr. Benson, who is looking out for the interests of Canadians, the travelling public? We know that the officials of Air Canada on CBC and in other public statements admitted that they went the route of visual inspection, that they did not bother to take the time to x-ray. Some articles here are talking about system errors that missed the DC-9 crack.

You mentioned the people who go out to the airport. I go out there too and I am not prepared to say that I am not upset if things are not going the way they should. I think all Canadians expect to have good, efficient, dependable modes, systems, available to them. But I want to underline again the fact that my colleague Mr. Turner, on the question of safety, safety of passengers on VIA Rail and indeed, when you look at the numbers of people who are flying today, who is protecting the Canadian who gets on a DC-9 when we have officials of Air Canada admitting that they went the easy way out of the visual check and yet all these planes were flying for many weeks, many flying hours, and hundreds, thousands of Canadians and people from other countries were travelling on these planes? Who gives the assurance of protection to the travelling public?

You mentioned the lack of funds and the lack of staff. If that is a problem, then I think we have to address from this Committee to the government to find the funds to make it possible for you to carry out the inspections or to apply the regulation and to carry out the inspection to ensure that safety is met. We have to conclude as members here that if the Minister of Transport does not care and the officials of Air Canada do not care, you are the court of last resort. And I am going to ask you to clarify if indeed that is your responsibility and if you do care and what you were able to find out from that grievous, serious situation that existed this summer when we saw the tail end of that plane fall off and to learn of the subsequent findings of facts in DC-9 operations.

Having said that, that, Via Rail and Air Canada have the seriousness of safety, I would like to possibly come to the question of the regional rationalization specifically with respect to fare structure and the unfairness—in particular I am thinking of people in Atlantic Canada who are burdened with a surcharge that no other Canadians are faced with. If you are going from Charlo, New Brunswick, or from Moncton—we have talked about this before a couple of years ago. Mr. Taylor assured us that this would be rectified and people from your branch were to look into it, and the former minister

[*Translation*]

vaient dans l'incapacité de les offrir. On pourrait presque parler de publicité trompeuse, puisque la société a été incapable de tenir des promesses. En tant qu'organisme de réglementation vous devriez être conscients de ce problème et vérifier, ou demander à la CCT de vérifier, si VIA offre vraiment aux passagers canadiens le service qu'elle prétend offrir.

Pour ce qui est de la sécurité, la perte de la queue d'un DC-9, cet été, m'a atterré. Je voudrais savoir, monsieur Benson, qui s'occupe des intérêts des Canadiens, des passagers? Nous savons que le représentants d'Air Canada ont admis publiquement, à Radio-Canada et ailleurs, qu'ils s'étaient contentés d'une inspection visuelle, sans prendre le temps de faire des radiographies. Certains articles ont relevé les erreurs qui ont permis à la fissure du DC-9 de passer inaperçue.

Vous avez mentionné les gens qui se servent des aéroports. Je m'en sers aussi et je ne pourrais dire que je ne m'inquiète pas si je constate quelque chose d'anormal. Tous les Canadiens s'attendent à ce qu'on leur offre des modes de transport efficaces et fiables. Toutefois, pour ce qui est de la sécurité des passagers de VIA Rail et des compagnies aériennes, qui sont de plus en plus nombreux, quelle protection leur est offerte quand on voit les fonctionnaires d'Air Canada admettre qu'ils se sont contentés d'une vérification visuelle des DC-9 alors que ces avions étaient en service depuis des semaines et que des centaines, des milliers de Canadiens et d'étrangers les utilisaient? Qui peut nous assurer que les passagers sont protégés?

Vous avez fait allusion à un manque de fonds et de personnel. Si c'est vraiment là le problème, le Comité se doit de demander au gouvernement de trouver les fonds nécessaires aux inspections, à l'exécution des règlements, pour assurer la sécurité. Si le ministre des Transports et les fonctionnaires d'Air Canada sont indifférents à ce problème, vous êtes le dernier recours des membres du Comité. Je vais vous demander si c'est là votre responsabilité, si vous vous en préoccupez, ce que vous avez pu déduire de cet incident très grave de l'été dernier et quelles ont été les conclusions subséquentes sur les DC-9?

Ceci dit, à savoir que VIA Rail et Air Canada font face à des problèmes de sécurité, j'aimerais en venir à la question de la rationalisation régionale et en particulier à l'injustice de la structure tarifaire. Je songe surtout aux habitants des Maritimes qui doivent payer des prix beaucoup plus élevés que les autres Canadiens. Les gens qui partent de Charlot, au Nouveau-Brunswick, ou de Moncton . . . nous en avons déjà parlé il y a quelques années. M. Taylor nous avait assuré que des mesures seraient prises, que vos employés se pencheraient sur la question, et l'ancien ministre aussi s'en était occupé. Les

[*Texte*]

was involved with this. I am not satisfied that enough has been done and I now give you the opportunity to respond to some of the things that I have proposed, Mr. Benson. I would also like you to answer as to what type of eastern arm we have in Atlantic Canada similar to the western arm that you have announced today that western Canada is going to announced today. If Western Canada is going to be entitled to the privilege of having full-time commissioners with decision-making powers in a decentralized move from CTC in Ottawa to Western Canada, then I conclude that it is only fair that Eastern Canadians, and specifically I am referring to the Atlantic region, be entitled to the same treatment. In other words, on the topic of unity in Canada today, we do not want to have any imbalance, and I would hope that you would be able to address yourself to informing us as to exactly who we have at the Atlantic region, Eastern Canadian level, who can take similar decisions on transportation and CTC matters as you have announced today that we are all so proud of that you have in the western arm.

Mr. Benson: I will be glad to deal with your questions as you raised them. First of all, VIA operation, whether or not the government-operated VIA Rail will be able to supply—I saw the film—the service that one anticipated from them is a matter of contract between them and the government and how much money the government is willing to pay them to subsidize them in effect to provide that kind of service. That basically is not our consideration at the present time. It used to be ours really to make sure of the costs and the subsidies for the railways under the previous operation where they get subsidized up to 80 per cent of their losses. That has been changed. There is now a contract between the Government of Canada and VIA Rail with respect to railway operations in which they are picking up 100 per cent of the deficit in effect, and we cannot tell them now often they have to provide service. We can tell them they have to provide service but not how often.

• 1630

Mr. Harquail: Can you tell them about safety though, to protect the passenger who is riding on that . . .

Mr. Benson: Yes, we can tell them about safety and the matter of safety on the railway. And we welcome specific complaints about safety, and we get some. We do not get as many as perhaps you may think. I think Mr. Turner gets more than we do, from what I have heard. But if the information is passed on to us we will look into every specific instance and we will find out what is going on and we will try to correct it. And this is the only way to correct the over-all system, by having people complain about individual incidents which we will look into and then they will smarten up.

Mr. Harquail: Excuse me, Mr. Chairman, through you, when you are getting the money to beef up your own staff to carry out the duties that you have in respect of the CTC is it also possible that you can get money from government to help them put the proper equipment in place to move people, if that is the business of . . .

[*Traduction*]

mesures prises ne sont pas suffisantes et je vous donne maintenant l'occasion de répondre à certaines de mes propositions, monsieur Benson. J'aimerais aussi vous demander s'il existe, dans les Maritimes, un organisme semblable à celui de l'Ouest que vous avez annoncé tout à l'heure. S'il est vrai que l'Ouest du Canada aura le privilège d'avoir des commissaires à plein temps, chargés de prendre des décisions, dans un mouvement de décentralisation de la CTC d'Ottawa vers l'Ouest du Canada, en toute justice les Canadiens de l'Est, surtout ceux des Maritimes, ont droit au même traitement. Autrement dit, si nous voulons l'unité au Canada, il faut éviter tout déséquilibre. J'espère que vous pourrez nous dire exactement qui, dans la région des Maritimes, peut prendre le même genre de décision, au sujet des transports, que ces personnes qui seront nommées dans l'Ouest, comme vous venez de l'annoncer.

M. Benson: Je serais heureux de répondre à vos questions dans l'ordre. Tout d'abord, pour ce qui est de savoir si VIA Rail sera capable de fournir le service prévu, je sais de quoi vous parlez puisque j'ai aussi vu cette émission; cela dépendra du contrat conclu entre ces sociétés et le gouvernement et de la mesure dans laquelle le gouvernement est disposé à subventionner ce genre de service. Cette question n'est pas à l'étude pour l'instant. Auparavant, nous étions chargés d'assurer les subventions aux chemins de fer, lesquelles compensaient alors 80 p. 100 des pertes. Cela a été modifié. Il existe maintenant un contrat entre le gouvernement du Canada et VIA Rail, à l'égard des services ferroviaires, en vertu duquel cette société assume 100 p. 100 du déficit et détermine elle-même la fréquence du service. Nous pouvons lui dire qu'elle doit offrir un service, mais rien au sujet de sa fréquence.

M. Harquail: Pourriez-vous toutefois lui dire qu'elle doit protéger le passager qui monte à bord . . .

M. Benson: Oui, nous pouvons soulever la question de la sécurité du service. Nous recevons des plaintes mais pas autant que vous pourriez le croire. Je crois que M. Turner en reçoit plus que nous. Toutefois, si nous recevons une plainte, nous l'étudions immédiatement, nous faisons enquête et tentons d'apporter des corrections nécessaires. C'est la seule façon d'améliorer le système dans son ensemble, en recevant les plaintes au sujet d'incidents précis sur lesquels nous pouvons fonder nos recommandations.

M. Harquail: Excusez-moi, monsieur le président, lorsque vous obtenez les fonds nécessaires pour que votre personnel remplisse les tâches qui vous reviennent, est-il aussi possible que vous receviez des fonds du gouvernement pour aider cette société à acquérir l'équipement nécessaire au transport des passagers, si c'est . . .

[*Text*]

Mr. Benson: No, that is quite different. The government operates VIA Rail and they will determine the kind of equipment VIA Rail is going to have. You know, we really have no power in doing this. We cannot tell the railway what kind of equipment they have to have. If it is unsafe, we can say it is unsafe, but we really cannot run the railroads. And the government is now in a position through VIA Rail to run passenger operations in Canada, and the responsibility as well of the government.

Moving on to the second question of air safety, this is a matter which comes under the control of the Minister of Transport. We have rail safety, they have air and water safety. I think, as you know, the Minister has indicated that an inquiry into air safety is going to be carried out, and this is really his responsibility and the responsibility of the Ministry of Transport.

Now, the third question you asked was with respect to fare structure. The fare structure is in many instances a subsidized structure so that you get equivalent—you are talking about air, I assume, in this case.

Mr. Harquail: I am specifically interested in joint rates vis-à-vis EPA, Air Canada and CPA. That is joint fares.

Mr. Benson: Yes. There is an arrangement between the airlines over which we do not have control, you know, where you fly partly Air Canada and partly CPA, for example, and we have encouraged them to get together and try to have joint fares so that it is more economical. But if they do not agree, we cannot force them to agree.

Mr. Harquail: But how long can we let Canadians go month by month. The dollar is involved here while they are talking and sort of welshing in the situation.

The Chairman: This is your last question, Mr. Harquail.

Mr. Benson: Well, it is very difficult. We have not the authority. You know, we can disallow a fare, but that is all we can do with respect to an air fare. But we cannot force them. What you are talking about is to add on fares, you know, joint fares, and we cannot force them to do this.

Mr. Harquail: You cannot.

Mr. Benson: No.

Mr. Harquail: But he was going to answer the last part, Mr. Chairman, with respect to Atlantic Canada.

Mr. Benson: Okay. The eastern arm of the Canadian Transport Commission, I can tell you that, given the money and the staff, I will not only set up a better western arm, a bigger one, but I will also set up an eastern arm. It is quite easy for us to do, and you know it takes some time. It will take a year or two to do it, but I am quite willing to do it, and I am quite willing to have a couple of people sitting down in Halifax or Moncton or Dartmouth, which is a very good place . . .

Mr. Harquail: We are getting close to the Chairman now.

Mr. Benson: And I must point out to you also that the present Chairman of the Rail Transport Committee is from New Brunswick; John Gray is a New Brunswicker.

[*Translation*]

M. Benson: Non, c'est tout à fait différent. Le gouvernement exploite VIA Rail et c'est lui qui détermine le genre d'équipement que recevra la société. Nous n'avons aucun pouvoir à cet égard. Nous ne pouvons imposer tel ou tel équipement aux chemins de fer. S'il n'est pas sécuritaire, nous pouvons le signaler, mais nous ne pouvons pas gérer nous-mêmes la société. Le gouvernement est maintenant en mesure, grâce à VIA Rail, d'offrir un service de passagers au Canada, et c'est aussi sa responsabilité.

Deuxièmement, la sécurité aérienne relève du ministre des Transports; nous sommes responsables de la sécurité des chemins de fer, et le ministre de la sécurité aérienne et maritime. Le ministre a indiqué qu'il y aurait une enquête sur la sécurité aérienne et c'est vraiment là sa responsabilité.

Troisièmement, vous avez fait allusion à la structure tarifaire. Dans bien des cas, elle est subventionnée, de sorte que l'on obtient . . . vous parliez des tarifs aériens, je suppose.

M. Harquail: Je m'intéresse surtout aux tarifs communs à EPA, Air Canada et CP Air.

M. Benson: Oui. Il existe un arrangement entre les compagnies aériennes, sur lequel nous ne pouvons exercer aucun contrôle, lorsque par exemple Air Canada et CP se partagent un itinéraire. Nous les avons encouragées à établir des tarifs communs, afin que ce soit plus économique. Toutefois, si elles ne sont pas d'accord, nous ne pouvons pas les y obliger.

M. Harquail: Jusqu'à quand laisserons-nous les tarifs fluctuer d'un mois à l'autre? Les clients paient pendant quelles profitent de la situation.

Le président: C'était votre dernière question, monsieur Harquail.

M. Benson: C'est très difficile, car nous n'avons aucun pouvoir. Nous pouvons refuser un tarif mais c'est tout, nous ne pouvons pas en imposer. Vous parlez de création d'un tarif commun et nous ne pouvons pas les obliger à l'accepter.

M. Harquail: Vous ne pouvez pas?

M. Benson: Non.

M. Harquail: Il allait répondre à ma dernière question, monsieur le président, au sujet des Maritimes.

M. Benson: Très bien. Je puis vous dire que si on m'octroie les fonds et le personnel nécessaire, je ne me contenterai pas d'améliorer notre division de l'Ouest, j'en créerai une aussi dans l'Est. C'est très facile, mais ceia prend un certain temps, un ou deux ans. Toutefois, je suis entièrement disposé à le faire et à envoyer quelques personnes à Halifax, Moncton ou Dartmouth, lieux très agréables . . .

M. Harquail: Nous nous rapprochons du président.

M. Benson: Je dois aussi vous signaler que le président actuel au Comité du transport ferroviaire, John Gray, vient du Nouveau-Brunswick.

[*Texte*]

• 1635

Mr. Harquail: I hope you will be successful with Mr. Sinc Stevens in getting the money to do that.

The Chairman: Thank you, Mr. Harquail. Had you added to locate it in Dartmouth, I might have agreed with you. Mr. Ritchie.

Mr. Ritchie (Dauphin): Thank you, Mr. Chairman. I would like to ask Mr. Benson, first of all, a rather parochial question. In our area we have mainly CNR, in my riding. They bought, some years ago, a trucking firm and there is a lot of complaining about having a railroad own a trucking firm that is also a fairly valid franchise dealership for that area under the system in Manitoba, which I believe is somewhat similar to All Provincial. The argument that there is not enough competition. We cannot always go by complaints—some are justified, and many are not, and so on. But have you investigated what happens in a limited area when you have a truck and rail competition owned by the same carrier, even if it is the government or the CNR?

Mr. Benson: I have no knowledge of the particular circumstances. But if you would like me to find out what the freight rates are in that particular area, truck vis a vis rail and over-all, as a result, as you say, of them both owning the same company, I would be pleased to do it. If you would simply put it in writing to me, I will have my people in the research department dig out the information, or in the rail transport committee.

Mr. Ritchie (Dauphin): I would also like some comment on the service if it would be possible for you people to give that. I do not know if they can or not.

Mr. Benson: The railways do own trucking companies, but there are other trucking companies in competition with them, one of the things we have not got the right to do in the Canadian Transport Commission is regulate the trucking companies because Part III has never been put into effect. So we cannot tell people where they can haul, even interprovincially, or not haul, unless it comes under the provincial government. If you have a specific instance, we would be pleased to look into it and give you the information.

Mr. Ritchie (Dauphin): I would like to return to grain. With the great argument going on, there are some significant thoughts and comments coming. Of course, we are comparing ourselves to the Americans where since 1970-71 they have increased their exports by some 70 per cent while we are struggling to keep up the level we at were then. There are some interesting papers and so on, and I would just like to read one or two. There is a statement here that since the early 1960s the U.S. has progressively deregulated grain-rate making. A similar trend in Canada went into the National Transportation Act of 1967, which virtually deregulated every rail rate except grain. This is speaking of Canada. But it is suggested that while Canadians may directly involved the politicians and the House of Commons, the Americans, that is the politicians have tended more to keep out of the nitty-gritty of the business end, with the political system setting the policy

[*Traduction*]

M. Harquail: J'espère que vous réussirez à obtenir ces fonds de Sinc Stevens.

Le président: Merci, monsieur Harquail. Si vous aviez proposé Dartmouth, j'aurai été d'accord avec vous. Monsieur Ritchie.

M. Ritchie (Dauphin): Merci, monsieur le président. Je vais tout d'abord poser à M. Benson une question d'intérêt régional. C'est surtout le CN qui dessert ma circonscription. Cette société a acheté il y a quelques années une entreprise de camionnage et l'on se plaint beaucoup qu'une société de chemins de fer possède une société de camionnage qui est aussi une concession assez rentable de la région grâce au système du Manitoba qui est semblable à *All Provincial*. On prétend qu'il n'y a pas assez de concurrence. On ne peut pas toujours se fier aux plaintes, certaines sont justifiées, d'autres non. Avez-vous fait enquête sur ce qui se passe lorsque le transport par camion et par chemin de fer est la propriété du même transporteur, même si c'est le gouvernement ou le CN?

M. Benson: Je ne suis pas au courant de ce cas-là. Si vous voulez que je vérifie quels sont les frais de transport dans cette région, le camion en comparaison au chemin de fer, en tenant surtout compte du fait qu'ils sont la propriété de la même société, je serai ravi de le faire. Si vous pouviez me fournir quelque chose par écrit, je demanderai à mes recherchistes de trouver ces renseignements, ou à la Commission des transports ferroviaires.

M. Ritchie (Dauphin): Je voudrais aussi obtenir des observations sur le service offer, si possible.

M. Benson: Il arrive que des sociétés de chemins de fer possèdent des compagnies de camionnage, mais d'autres compagnies de camionnage leur font concurrence. La Commission canadienne des transports n'a pas le droit de réglementer les compagnies de camionnage car la partie III n'a jamais été mise en vigueur. Nous ne pouvons donc pas dire où elles peuvent faire le transport, même entre les provinces, à moins que cela ne relève du gouvernement provincial. Si vous avez un exemple précis, nous voulons bien l'examiner et vous fournir ces renseignements.

M. Ritchie (Dauphin): J'en reviens au grain. Toute une controverse a été soulevée à ce sujet, et des idées et observations fort intéressantes seront formulées. Bien entendu, nous nous comparons aux États-Unis qui ont réussi depuis 1970-1971 à augmenter leurs exportations de 70 p. 100 alors que nous réussissons à peine à maintenir les nôtres au niveau d'alors. Des documents très intéressants ont été publiés, et je vais vous en lire un extrait. On dit entre autres que depuis le début des années 60, les États-Unis ont progressivement déréglementé la structure tarifaire s'appliquant aux grains. Une tendance semblable a été amorcée au Canada en 1967 lors de l'adoption de la Loi nationale sur les transports, qui déréglementait tous les tarifs ferroviaires sauf ceux s'appliquant au grain. Toutefois, on signale qu'au Canada, les hommes politiques et la Chambre des communes se sont penchés sur les détails, sur les aspects commerciaux, alors que les hommes

[*Text*]

environment, and that seems to establish more flexibility than we have at present. Would you like to comment on that, Mr. Benson?

The Chairman: I wonder whether I just might intervene for a brief moment before Mr. Benson responds to that question because this might be of some interest to members who are in the midst of making arrangements and plans. President Carter's visit to Canada apparently has now been cancelled or deffered because of other situations, which we are all familiar with, that are facing members of that country offshore. I mention it because there might be arrangements that members are having with spouses, or wives. For the record, I note, several members leaving the table to make phone calls.

Mr. Benson, I am sorry for that interruption but I thought members might like to be apprised.

Mr. Benson: First of all, the National Transportation Act of 1967 moved competition into ground transportation in Canada by recognizing the fact that in most instances there was competition between rail and trucking industries. Where there was no competition, the Act permitted an appeal to the Canadian Transport Commission under Section 23 of the National Transportation Act, where someone was a captive shipper; there have been very few appeals under that section incidentally. It may be a little difficult to operate and maybe it should be eased, the method of making an appeal, but there have been few appeals.

• 1640

The one thing that we are not allowed to leave open to competition is the the transportation of grain because it is under the Crow's Nest Pass rates. Other freight rates in Canada, if you take the period say the early nineteen-sixties to the present, have risen, the freight rates on the railways, have risen less than in the Unites States and in other countries. But the matter of the Crow's Nest Pass rates is, in my opinion, truly a political matter and the government and the members of Parliament—I am not just saying in government—are going to have to decide how they want to do it in the future. Governments have taken action by providing subsidies, through providing hopper cars and other things. There has also been a movement towards rationalization of the grain handling system in western Canada but this has been postponed until the end of the year at the present time, the abandonment of branch lines. But we really have no authority to do anything about it. You are the people that have the authority to do something about it. If you want to do something about it, do it and we will enforce it but you cannot turn to the Canadian Transport Commission for that.

Mr. Ritchie (Dauphin): Mr. Benson, this comment is an interesting one, that the complex American rate system is like a blanket—that is speaking of grain—where a pull at one corner just dissolves the whole blanket in that a change of rates to the Gulf coast would merely cause an adjustment to the Pacific northwest, even though they are a long way apart. Now they have the barge aspect which we have not much of it, or little, but we do have trucks and it says:

[*Translation*]

politiques américains ont plutôt déterminé une politique globable, qui semble permettre une plus grande souplesse. Avez-vous des observations là-dessus, monsieur Benson?

Le président: Permettez-moi d'intervenir avant que M. Benson réponde. Pour la gouverne des députés qui ont fait certains arrangements, il paraît que la visite du président Carter au Canada ait été annulée ou reportée en raison de certains événements, que nous connaissons tous, auquel fait face le gouvernement américain. Je le signale à la gouverne de ceux qui ont pris des dispositions avec leurs conjointes ou leurs femmes, je note que plusieurs députés se lèvent déjà pour aller téléphoner.

Je m'excuse de cette intervention, monsieur Benson, mais j'ai cru que les députés devraient être informés.

M. Benson: Premièrement, la Loi nationale sur les transports de 1967 a introduit la concurrence dans les transports terrestres au Canada en reconnaissant le fait que dans la plupart des cas il existait une concurrence entre les compagnies de chemins de fer et les compagnies de camionnage. En l'absence de concurrence, l'article 23 de la Loi nationale sur les transports permet la présentation d'un appel devant la Commission canadienne des transports. Soit dit en passant, très peu d'appels ont été interjetés aux termes de cet article. C'est une procédure un peu compliquée et il faudra peut-être simplifier le processus d'appel, mais en fait il y a eu peu d'appels.

Le seul domaine où la concurrence ne peut s'appliquer est celui du transport des grains, car il est assujetti aux taux du Pas-du-Nid-de-Corbeau. Depuis le début des années 1960, les autres tarifs de fret, les tarifs de frais des chemins de fer en vigueur au Canada ont moins augmenté qu'aux États-Unis et dans les autres pays. A mon avis, le tarif du Pas-du-Nid-de-Corbeau est une question politique et le gouvernement et les députés—et je ne parle pas seulement des députés ministériels—devront prendre des décisions à ce sujet à l'avenir. Les gouvernements ont offert des subventions, fourni les wagons-trémies et pris d'autres mesures. On a aussi essayé de rationaliser le système de manutention du grain dans l'Ouest du Canada mais l'abandon de certaines lignes a été reporté jusqu'à la fin de l'année. Nous n'avons en fait aucun pouvoir là-dessus. C'est vous qui avez ce pouvoir. Si vous voulez faire quelque chose, faites-le et nous allons nous occuper de la mise en œuvre, mais vous ne pouvez pas demander à la Commission canadienne des transports de faire ces changements elle-même.

M. Ritchie (Dauphin): Monsieur Benson, ce que vous dites est intéressant, lorsque vous comparez le système complexe de tarifs américain pour le grain à une couverture qui se défait lorsqu'on tire un fil, et lorsque vous dites qu'une modification du tarif de transport jusqu'à la côte du Golfe entraînerait un rajustement de celui du nord-ouest de la côte du Pacifique, même si ces deux régions sont très éloignées l'une de l'autre. On parle aussi du transport par barges, qui se fait peu ici, mais nous avons le transport par camion. Je cite:

[*Texte*]

Truck rates have had a big effect on rates from areas in North Dakota that ship to Duluth. Similarly truck-barge combinations servicing western Montana affect American export rail rates which were about five times Crow as of early 1979.

Now, the American system has led to flexibility, innovation and rapid investment in fast-floating elevators and hopper cars and I feel we really must search for enough negotiating flexibility points where it will change this. Now, we are going to do something if we want to continue to export grain. We have to do something more and something more than just buy hopper cars. What is your comment on this. Do you feel it is entirely a political thing? We tend to point to the railways but they are only one factor in many things.

Mr. Benson: This certainly is a pretty loaded question. You had a Royal Commission, the Snavely Commission, looking at this particular fact and what happened? Did you agree with them or disagree with them? The government has looked into this many times; I think this is a matter of political action. The political action that has been taken to date has been to say, we will keep the Crow's Nest Pass rates and we will buy hopper cars and we will subsidize the railways and find othr ways to fix up those essential branch lines and we will try to nationalize the system in western Canada; that is the branch line system. Now, that has been the action that you, as politicians, have decided upon. I have no power to over rule that. We were holding hearings regarding the abandonment of branch lines and then the politicians came to us and said, "Well, you have to put them off for six months." Presently the abandonment of branch line hearings which we were going to have in western Canada, some of which I think should be abandoned—and I would never say one that should be abandoned because you would lose if you did—have to be held back until the end of the year. That is a government decision and we have to accept it. That is the position we are in as a commission. We will do our job, provided we get guidance from the government as to the job they want us to do.

Mr. Forrestall: Your last question, Mr. Ritchie.

• 1645

Mr. Ritchie (Dauphin): One thing should be said, I think, and that is that I think there is a feeling that farmers collectively are hurt. A farmer only competes with his neighbour, basically. It is the country at large that is hurt, because the farmer learns to live with whatever money the total industry gets; he gets his share, and if he is a little better than his neighbour, he survives. This is why I think people like you are in a position at least to give advice, when called on, to the best of your ability. That will be important.

Mr. Benson: All I was saying, really, was that with the Snavely Commission a large part of the technical informatin they had available to them was provided by our Commission, and the same with the Hall Commission. Our staff provided a great deal of the technical information. We co-operated wholeheartedly with them and provided information to them.

[*Traduction*]

Les tarifs de transport par camion ont eu une influence considérable sur les tarifs de transport des régions du North Dakota vers Duluth. De même, les tarifs de transport combiné camion-barge dans l'ouest du Montana ont eu de l'incidence sur les tarifs ferroviaires américains pour l'exportation, qui représentaient cinq fois le taux du Pas-du-Nid-de-Corbeau au début de 1979.

Le système américain est très souple et a permis d'innover et d'investir rapidement dans les élévateurs flottants et dans les wagons-trémies et à mon avis, nous devons identifier les éléments où la négociation est possible. Si nous voulons continuer d'exporter du grain, il faudra faire quelque chose, et pas seulement acheter des wagons-trémies. Qu'en pensez-vous? Croyez-vous que la question relève seulement des hommes politiques? On parle surtout des chemins de fer, mais ils ne sont en fait qu'un élément parmi d'autres.

M. Benson: C'est une question très délicate. Il y a eu une commission royale d'enquête, la Commission Snavely, qui a étudié cet aspect, et qu'est-il arrivé? Êtes-vous d'accord ou non quant à ses conclusions? Le gouvernement a étudié la question à maintes reprises; je crois qu'elle appartient au domaine politique. Jusqu'à maintenant, les dirigeants ont décidé de maintenir les taux du Pas-du-Nid-de-Corbeau, d'acheter des wagons-trémies, de subventionner les chemins de fer, de remettre en état les embranchements principaux et de rationaliser le réseau dans l'ouest du Canada, je veux dire le réseau ferroviaire. Ce sont les mesures que les hommes politiques ont prises. Je n'ai pas le pouvoir de les renverser. Nous avons tenu des audiences au sujet de l'abandon des embranchements et les hommes politiques nous ont dit: «Il faut reporter cela à six mois». Les audiences sur l'abandon des embranchements qui devaient se tenir dans l'ouest du Canada—je pense que certains embranchements doivent être abandonnés mais je me risquerai pas à les identifier car c'est un jeu dangereux—doivent être reportées jusqu'à la fin de l'année. C'est le gouvernement qui l'a décidé et nous devons nous y conformer. Telle est la position de la Commission. Nous sommes disposés à faire notre travail, pourvu que le gouvernement nous dise ce qu'il attend de nous.

M. Forrestall: Votre dernière question, monsieur Ritchie.

M. Ritchie (Dauphin): On pense que ce sont les agriculteurs, en tant que groupe, qui en souffrent. En fait, les agriculteurs ne sont en concurrence qu'avec leurs voisins. C'est le pays dans son ensemble qui en souffre, car l'agriculteur apprend à se contenter des revenus de l'ensemble de cette industrie, dont il obtient sa part, et s'il vit un peu mieux que son voisin, il est content. C'est pourquoi, à mon avis, les gens comme vous peuvent au moins nous conseiller de leur mieux lorsque nous le leur demandons. C'est important.

M. Benson: Tout ce que je dis, c'est que la Commission Snavely a reçu une grande partie de son information technique de notre Commission, tout comme la Commission Hall. Notre personnel a collaboré sans hésitation avec ces commissions et leur ont fourni les renseignements techniques dont elles avaient besoin.

[*Text*]

Mr. Ritchie (Dauphin): Thank you.

Mr. Forrestall: Thank you, Mr. Ritchie. Mr. Deniger, please.

Mr. Deniger: Thank you, Mr. Chairman. Welcome, Mr. Benson. I find myself in the somewhat interesting situation of having the opportunity of examining my former boss. I can honestly tell you that when I worked with the CTC I had the benefit of the time and the patience and the goodwill of most of the witnesses you have brought with you. I never thought one day I would be an M.P., but I certainly want to thank everyone at the CTC who helped me along, and you also, in my career.

An hon. Member: Down!

Mr. Benson: Everybody moves downhill sometime.

Mr. Deniger: It is a long way down.

The Chairman: On behalf of all the members, I will take objection to that.

Mr. Benson: I am talking financially.

Mr. Deniger: Mr. Benson, as you said earlier today, indeed, the CTC is blessed with tremendous expertise. I have always been concerned, since I have left the CTC, with the integrity of the CTC. Can you tell this Committee what your views are on the Nordair situation in so far as it relates to this specific point? The Minister in the House indicated that he has now in his hands all the final proposals. He intends to go to Cabinet on it. Cabinet will make a decision. Then you will be faced with having to ratify a Cabinet decision when you said earlier today in your testimony that CTC decisions are appealable to Cabinet.

Mr. Benson: At present Nordair is owned directly or indirectly, by the government. If the government decides to dispose of an asset, I presume they have the right to do it, and if they want to pass an order in council saying, we are going to sell Nordair to so-and-so, I think we would find it very difficult to say no, because if we said no, it would be appealed back to the Cabinet and they would say yes. They can make that kind of decision; that is the way the National Transportation Act is written, for better or for worse.

Mr. Deniger: I am very concerned that we are seeing more and more political interference in regulatory agencies. This goes much beyond the CTC, of course, to all the regulatory agencies of this country where, basically, they were put together with the view of being independent agencies.

I would like also to ask you what the precise role of the Research Branch of the CTC is now, as we talk, in 1979, and how it has evolved since the CTC was created.

Mr. Benson: The Research Branch we have in the CTC is a branch that I am very proud of. I think it is probably the best group, with respect to transportation research, certainly on the North American continent and, perhaps, in the world. They carry out economic research. A great deal of the work we do is requested by the Ministry of Transport and the government, as you well know. Beyond that we look into matters on our own and we do research, in addition to that, with respect to specific cases we have before us. When the Commission was originally

[*Translation*]

M. Ritchie (Dauphin): Merci.

M. Forrestall: Merci, monsieur Ritchie. Monsieur Deniger, je vous prie.

M. Deniger: Merci, monsieur le président. Je vous souhaite la bienvenue, monsieur Benson. Je me trouve dans une situation assez particulière, car j'interroge mon ancien patron. En toute honnêteté, lorsque j'ai travaillé à la Commission canadienne des transports, j'ai pu apprécier la patience et la bonne volonté de la plupart des témoins qui vous accompagnent. J'étais loin de penser que je serais un jour député, mais je tiens à remercier tous ceux qui, comme vous même, m'ont aidé pendant que j'occupais mes fonctions à la Commission.

Une voix: Assez!

M. Benson: Tout le monde a ses hauts et ses bas.

M. Deniger: C'est descendre bien bas.

Le président: Au nom de tous les députés, je suis offusqué.

M. Benson: Je veux parler de l'aspect financier.

M. Deniger: Monsieur Benson, comme vous l'avez dit plus tôt, la CCT a à son service un nombre considérable de spécialistes compétents. Depuis que je ne suis plus à son service, je me préoccupe constamment de l'intégrité de la Commission. Pouvez-vous dire au Comité ce qui en est à cet égard, dans le dossier Nordair? Le ministre a dit à la Chambre qu'il avait maintenant reçu toutes les propositions finales et qu'il allait les soumettre au Cabinet, qui prendra une décision. Vous devez donc ratifier une décision du Cabinet, puisque que vous avez dit tantôt que les décisions de la Commission, pouvaient être renversées par le Cabinet.

M. Benson: Actuellement, Nordair est la propriété, directe ou indirecte, du gouvernement. Si le gouvernement décide de céder un bien, il a sans doute le droit de le faire, et s'il promulgue un décret portant la vente de Nordair à un acheteur quelconque, il nous sera très difficile de nous y opposer, car dans ce cas, on ferait appel au Cabinet, qui renverserait notre décision. Le gouvernement, peut faire ce qu'il veut à cet égard, c'est ainsi que la Loi nationale sur les transports est faite, pour le meilleur ou pour le pire.

M. Deniger: Je m'inquiète de l'ingérence croissante du pouvoir politique dans l'administration des organismes de réglementation. Cela ne concerne pas uniquement la Commission canadienne des transports, bien sûr, mais tous les organismes de réglementation du pays, qui devaient à l'origine être indépendants.

J'aimerais aussi savoir quel est le rôle précis de la direction de la recherche de la CCT, et comment ce rôle a évolué depuis la création de la Commission.

M. Benson: Je suis très fier de la direction de la recherche de la CCT. C'est sans doute le meilleur groupe de recherche sur les transports du continent nord américain et peut-être du monde. Ce groupe fait des recherches dans le domaine économique, très souvent à la demande du ministère des Transports et du gouvernement. Nous faisons également des recherches de notre propre initiative sur des cas particuliers qui nous sont soumis. Lors de sa création en 1967, la Commission canadienne des transports devait conseiller le ministre sur l'établis-

[*Texte*]

formed, in 1967, there was a view that the Canadian Transport Commission would supply policy advice to the Minister; that was under Section 21 of the act. That never happened, because you cannot serve as a regulatory agency making judicial decisions, and at the same time tell the minister how he should operate. So what really happened in the commission, and you know this as well as I do, is that advice was provided when the minister requested advice, and if the existing minister wanted us to look into some particular matter, we would do it. When you add the transportation review, and Mr. Marchand was Minister of Transport, we did a tremendous amount of that work in the research committee of the Canadian Transport Commission.

• 1650

Mr. Deniger: In view of this conflict that you have described between the quasi-judicial and the administrative or the policymaking, is it your view that the research division, or the powers given to the CTC under the act for research, should be given to MOT and the minister?

Mr. Benson: No, I think we are going to have to continue a research division. The direction has been changing, more specifically into economic research, and I think this is going to have to continue for a long time because nobody else is going to be able to set up the kind of research branch that we have for a very long period of time. As well, I do not think the kind of people we have operating in the research division would want to beome employees of the Ministry of Transport, because they want independence, they want to be able to disagree.

Mr. Deniger: I can understand that.

Mr. Benson: If you are an employee of the Minister of Transport it is really hard to disagree with the minister. Our people can. They can express their views, their independent views, and if the minister wants to adopt them, that is fine; if they decide they are not what the government wants to adopt, that is fine too. It is the same as our decisions. If they want to change our decisions they can change them, but at least they are independent decisions initially.

Mr. Deniger: On another topic, Mr. Benson, my colleague from the NDP raised the matter of the relationship between the bus load and the rail load. I remember a CTC study done by Z. Haritos dealing precisely with the costs of operation of a bus in relation to the roadbed, and the railways and their roadbed, and I was wondering if the CTC, since it is a 1972 study, would consider rendering it public, or giving it to the Chairman.

Mr. Benson: It is public.

Mr. Deniger: Then it would be wise if we could obtain a copy. Instead of noting to your officials that it is indeed public, I would sure like to see it again.

[*Traduction*]

sement de politiques, en vertu de l'article 21 de la Loi. Cela n'a jamais eu lieu, car on ne peut agir en tant qu'agence de réglementation et prendre des décisions judiciaires, et en même temps conseiller le Ministère sur la façon dont il doit fonctionner. Vous savez aussi bien que moi comment les choses se passaient. La Commission fournissait des conseils quand le ministre le demandait; si le ministre du moment voulait qu'on étudie une question particulière, on l'étudiait. Si on ajoute à cela l'examen des transports que nous avons fait, lorsque M. Marchand était ministre des Transports, on se rend compte que la direction de la recherche de la CCT a fait une large part de ce travail.

M. Deniger: Compte tenu des incompatibilités que vous avez signalées entre l'aspect quasi-judiciaire, l'aspect administratif et l'élaboration de politiques, croyez-vous que la direction de la recherche, ou les pouvoirs conférés à la Commission canadienne des transports en vertu de la Loi relative à la recherche, devraient être transférés au ministère et au ministre des Transports?

M. Benson: Non, je crois que nous devons garder notre direction de la recherche. La direction a connu des changements, s'orientant plutôt vers la recherche économique; je crois que ce travail devra continuer pendant très longtemps parce que personne d'autre ne sera capable de mettre sur pied une direction de recherche comme la nôtre avant très longtemps. Je ne pense pas non plus que les personnes qui travaillent accepteraient de devenir des employés du ministère des Transports; ils veulent leur indépendance, ils veulent pouvoir être en désaccord.

M. Deniger: Je comprends cela.

M. Benson: En tant qu'employé du ministère des Transports, il est très difficile d'être en désaccord avec le ministre. Nos employés le peuvent. Ils peuvent exprimer leur point de vue, leur point de vue indépendant, si le ministre veut accepter ces points de vue, c'est très bien; s'il décide que ces points de vue ne sont pas ceux que veut adopter le gouvernement, c'est très bien aussi. Il en est de même pour nos décisions. Si le gouvernement veut changer nos décisions, il le peut; mais au moins ces décisions sont, à l'origine, indépendantes.

M. Deniger: Pour passer à un autre sujet, monsieur Benson, mon collègue du NPD a soulevé la question du rapport entre la charge des autobus et la charge des voies ferrées. Je me souviens d'une étude de la CCT faite par M. Z. Haritos, elle traitait justement du taux d'exploitation des autobus par rapport aux routes et du taux d'exploitation des chemins de fer par rapport à la voie; étant donné que cette étude date de 1972, je me demandais si la Commission serait prête à la rendre publique ou à la donner au président.

M. Benson: Elle est publique.

M. Deniger: Il serait donc bon d'en obtenir un exemplaire, si c'est possible. D'après vos collaborateurs, cette étude est déjà publiée; j'aimerais beaucoup la revoir.

[*Text*]

Mr. Benson: You can have a copy. I will send you a copy. I will undertake to send a copy to you.

Mr. Deniger: All right.

Mr. Benson: I met Mr. Haritos in Toronto yesterday or the day before at the ATAC meeting, and he tells me he is updating it. There are a lot of subjective things involved in making those kinds of comparisons. For any kind of comparison of that kind you have to assume that certain things are happening. It was a good study and it showed that airlines were being subsidized very heavily; the bus system was, as I recall, not as much. But the shipping industry was being tremendously subsidized, as I recall.

Mr. Deniger: I am going from one subject to the other, but I was also interested in the CTC's action this summer when Air Canada offered the Canadian public very cheap American air fares from points in Canada to points in the States. The CAB in the States did not allow that action to be taken, and the reason that was given, publicly anyway, was that the CTC does not itself allow lower air fares for American companies to fly from points in the U.S. to points in Canada. Is that a fair statement?

Mr. Benson: This is a very complicated question on which they just had an intergovernmental meeting between Canada and the United States. The matter was not resolved at that particular meeting.

Mr. Deniger: It is then your opinion that we will not be blessed with lower air fares for a while yet?

Mr. Benson: What I would say is that we are not going to be blessed with lower air fares no matter what anybody does. The cost of fuel is going up and air fares are going up. They have gone up 20 per cent in the United States in the last year and they are going to continue going up. What you may do by having more competition and allowing people to fly on various routes is perhaps to stop the increase from being as much.

• 1655

The Chairman: Your last question, Mr. Deniger.

Mr. Deniger: Thank you, Mr. Chairman.

Recently the air transport committee amended its air carrier regulations and lessened the constraints that surround charter movements in Canada by reducing the number of days that are required when you buy a ticket, and so on and so forth. What impact will that have on Wardair? Will it really be the solution that Wardair was asking for? Will it be able to survive, is basically my question.

Mr. Benson: I think you will have to ask Mr. Ward that question.

Mr. Deniger: One final supplementary. What benefits then will air carriers get from the amendments to your policy?

Mr. Benson: The public will get some great benefits, because in flying south to the United States or flying in Canada you can get a charter now as long as you stay over the Sunday. If you fly Friday night and stay until Monday morn-

[*Translation*]

M. Benson: Vous pouvez en avoir un exemplaire. Je vais m'arranger pour vous en envoyer un exemplaire.

M. Deniger: D'accord.

M. Benson: Hier ou avant-hier, j'ai rencontré M. Haritos à la réunion de l'*Air Transport Association of Canada*; il m'a dit qu'il mettait cette étude à jour. Ce genre de comparaison donne libre cours à beaucoup de subjectivité. Il faut faire des hypothèses sur certaines des choses qui se passent. L'étude a été bien faite et montre que les lignes aériennes sont subventionnées de façon importante; les autobus, si je me souviens bien, sont les moins subventionnés. Mais le transport de marchandises l'est énormément, si je me souviens bien.

M. Deniger: Je saute d'un sujet à l'autre, mais je me suis intéressé également aux activités de la Commission cet été, au moment où Air Canada a offert au public canadien des tarifs très raisonnables pour des voyages entre le Canada et les États-Unis. Le *Civil Aeronautic Board* des États-Unis s'y est opposé; il a expliqué son refus, publiquement du moins, en disant que la CCT ne permet pas de tarif aérien à rabais pour les lignes aériennes américaines exploitées entre les États-Unis et le Canada. Est-ce bien cela?

M. Benson: Cette question est très compliquée, elle a fait l'objet d'une réunion intergouvernementale entre le Canada et les États-Unis, qui n'a d'ailleurs pas permis de la résoudre.

M. Deniger: Croyez-vous, alors, que nous ne pourrons bénéficier de tarifs aériens à rabais dans un avenir proche?

M. Benson: A mon avis, quoi qu'il arrive, nous n'allons pas bénéficier de tarifs aériens à rabais. Le coût du pétrole augmente et le tarif aérien augmente. Il a augmenté de 20 p. 100 l'an dernier aux États-Unis et il continue. Une plus grande concurrence et une plus grande variété de parcours pourraient peut-être freiner un peu l'augmentation.

Le président: Votre dernière question, monsieur Deniger.

M. Deniger: Merci, monsieur le président.

Le Comité des transports aériens a récemment modifié ses règlements sur les transports aériens et réduit les restrictions relatives au transport nolisé au Canada particulièrement en diminuant le nombre de jours nécessaire pour acheter un billet. Quelles seront les répercussions de cette modification sur Wardair? Est-ce vraiment la solution que cherchait Wardair? En fait, je veux savoir si Wardair pourra survivre.

M. Benson: Je crois qu'il vous faudra poser cette question à M. Ward.

M. Deniger: Une dernière question supplémentaire. Quels seront les avantages que les transports aériens retireront des modifications apportées à votre politique?

M. Benson: Le public va retirer des avantages importants, parce que maintenant pour les voyages en direction des États-Unis ou à l'intérieur du Canada, on peut obtenir un vol nolisé, pourvu que le dimanche soit compris dans le voyage. Si on part

[*Texte*]

ing you can get a charter flight, whereas you had a standard seven days before. There are quite a few other advantages.

Mr. Deniger: Thank you.

The Chairman: Perhaps that is something members of Parliament should be doing to save money.

Mr. Bockstael.

Mr. Bockstael: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Benson, it is a privilege for me to have this opportunity to address myself to you and the members of this very important transport commission. I note in your report, the latest one for the transport commission, 1978, that when we look at the apportionment of your budget, only 5 per cent is administrative; the balance lies in statutory payments and things that are required.

Today we are dealing with Votes 125 and 130. My interest lies in the creation of the Western division. I think it is academic whether we call it a branch or a division. I really want to praise the foresight of the previous government in establishing that Western division. I am not alone, because that opinion is reinforced and upheld by the Minister of Transport himself, the Minister of Energy—the Western ministers, that is—and the one-sided task force on transportation problems headed by the member from Lisgar. I understand that the one-man task force from Moose Jaw is also in favour of this creation of a Western division.

I think the idea of this decentralization was to get real Western involvement in the decision-making and decision powers on matters that affect the area, and on our regional problems. To that end, I would ask you, if that division has a certain autonomy in making these decisions, or does everything have to be referred back to head office?

Mr. Benson: No. We have two commissions out there, and it was visualized that they would make most of the decisions with regard to Western Canada on matters which applied only to Western Canada. Now, they will need technical staff from Ottawa. The budget that I am allowed was increased by $500,000, as I recall. No, not that much; $300,000 in one year.

Mr. Bockstael: For 1979-80?

Mr. Benson: Yes.

Mr. Bockstael: This current one we are studying.

Mr. Benson: The current year. Most of this will be eaten up by moving people out there and establishing an office. We have had to move technical people from Ottawa out there. We are also going to have to supply technical support from Ottawa for hearings out there, because you cannot duplicate the Ottawa office in the short run in Saskatoon on anything like this kind of money.

Mr. Bockstael: I understand.

Mr. Benson: We will build it up gradually.

[*Traduction*]

le vendredi soir et qu'on reste jusqu'au lundi matin, on peut avoir un vol nolisé; avant les modifications il fallait rester au moins sept jours. Il y a beaucoup d'autres avantages.

M. Deniger: Merci.

Le président: Le député devrait peut-être penser à ces vols nolisés afin de nous épargner de l'argent.

Monsieur Bockstael.

M. Bockstael: Merci, monsieur le président.

Monsieur Benson, c'est pour moi un privilège de pouvoir m'adresser à vous et aux membres de cette très importante commission de transports. Dans votre rapport le plus récent, le rapport de la commission pour 1978, 5 p. 100 seulement de votre budget sont affectés à l'administration; le reste est consacré aux paiements statutaires et aux inévitables dépenses de matériel.

Nous traitons aujourd'hui des crédits 125 et 130. Je m'intéresse à la mise en place de la division dans l'Ouest. Je crois qu'il importe peu qu'on l'appelle direction ou division. Enfin, je veux féliciter le gouvernement précédent de la prévoyance dont il a fait preuve en établissant cette division dans l'Ouest. Je ne suis pas le seul, mon opinion est confirmée par le ministre des Transports lui-même, le ministre de l'Énergie, c'est-à-dire les ministres de l'Ouest, et le très prévenu groupe de travail sur les problèmes de transport dirigé par le député de Lisgar. Je crois comprendre que le groupe de travail à membre unique de Moose Jaw appuie également la création de cette division de l'Ouest.

Je crois que le but de cette décentralisation est d'obtenir une participation réelle de l'Ouest dans la prise de décision sur les questions qui touchent la région ainsi que sur les problèmes régionaux. A cette fin, je voudrais savoir si cette division a une certaine autonomie dans la prise de décision, ou s'il faut tout renvoyer au bureau chef?

M. Benson: Non. Nous avons deux commissions dans l'Ouest, et on a prévu que ces commissions prendraient la plupart des décisions touchant l'Ouest du Canada pour toute question intéressant exclusivement l'Ouest du Canada. Elles auront besoin du personnel technique d'Ottawa. Si je me souviens bien, on a augmenté le budget, on l'a fait passer à $500,000. Non, moins que cela, $300,000 pour un an.

M. Bockstael: Pour l'année financière 1979-1980?

M. Benson: Oui.

M. Bockstael: L'année en cours que nous étudions maintenant.

M. Benson: Pour l'année en cours. La majorité de ces fonds sera utilisée pour transporter du personnel et pour établir un bureau. Nous avons dû déménager le personnel technique d'Ottawa vers l'Ouest. Nous devrons également obtenir de l'appui technique d'Ottawa pour les audiences qui auront lieu là-bas, parce que, avec le peu de temps et le peu d'argent dont nous disposons, il est impossible de doubler le bureau d'Ottawa à Saskatoon.

M. Bockstael: Je comprends.

M. Benson: Nous allons le renforcer peu à peu.

[*Text*]

Mr. Bockstael: You have answered my second question partially. The point is, we could say this extra allocation of $300,000 is in part an establishment fund but it is being used up to move people into their positions.

Mr. Benson: That is right.

Mr. Bockstael: Therefore, this Western division has no budget of its own. You have indicated that.

Mr. Benson: Not at this particular point, and whether it will ultimately, you know, have to have, in our calculations, a budget of its own.

Mr. Bockstael: I understand that you have said there are two commissioners and there is a skeleton staff, people that are practically loanded from Ottawa to this area.

Mr. Benson: Well, no, they are people who wanted to— Many of them are westerners who wanted to move out there and they moved into the office out there. There are eight people, presently, in the federal establishment out there. There will be more. We will build it up.

Mr. Bockstael: So there has been no additional Treasury Board allocation but I think your situation is aggravated when you told us that on top of not providing funds for this, they are saying we are going to reduce man-years. When we look at this report, there were 866. It was reduced from 878 person-years authorized down to 866, a reduction of 12, in this budget that we are looking at. And I heard you say that you thought they might want you to cut about another 100 people?

Mr. Benson: The 1980-81 allocation is 766 people.

Mr. Bockstael: So they want you to do more work but they want you to use fewer people.

Mr. Benson: Well, we have countered this by going back to the Treasury Board and indicating, if you want us to do this additional work, we have to have people to do it. One of the things they have asked us to do is cost audit VIA Rail. We requested from the Treasury Board additional people to do it, because we just cannot do it, cutting 100 people off our staff, and they are asking us to do a cost audit of Via Rail. We have got to have more people to do it.

Mr. Bockstael: Right.

Mr. Benson: I do not think there has been a vast expansion in staff at the Canadian Transport Commission, because there are a lot fewer people there now than there was when I first went there seven years ago.

Mr. Bockstael: Right.

Mr. Benson: So, you know, it has not been an expanding situation.

Mr. Bockstael: Well, establishing a western division, then, and not giving it the ways and means to do its job amounts to tokenism unless they really mean that they want to operate that kind of division.

[*Translation*]

M. Bockstael: Vous avez partiellement répondu à ma deuxième question. On pourrait donc dire que cette affectation supplémentaire de $300,000 est en partie, un fonds d'établissement, mais qu'on s'en sert pour mettre le personnel en place.

M. Benson: C'est cela.

M. Bockstael: Alors, cette division de l'Ouest n'a pas de budget en propre. Vous l'avez dit.

M. Benson: Pas à l'heure actuelle, selon nos prévisions, il faudra à un moment donné lui en accorder un.

M. Bockstael: Vous avez dit, je crois qu'il y a deux commissaires et un personnel squelettique composé pratiquement de personnes d'Ottawa prêtées à cette région.

M. Benson: Enfin, non; ce sont des personnes qui voulaient . . . Beaucoup d'entre eux viennent de l'Ouest et voulaient y retourner; ce sont eux qui sont allés à ce bureau. A l'heure actuelle, il y en a huit dans l'établissement fédéral là-bas. Il y en aura plus. Nous allons augmenter l'effectif.

M. Bockstael: Il n'y a donc pas eu d'affectation supplémentaire au Conseil du trésor; je crois que la situation est encore plus grave, car non seulement il ne fournit pas de financement, mais encore il annonce une réduction des années-personnes. Lorsque nous avions étudié ce rapport, il y avait 866 années-personnes. Ce chiffre était une réduction des 878 années-personnes initialement autorisées, donc il y a une réduction de 12 dans le budget que nous étudions. Or je vous ai entendu dire que vous ne croyez pas impossible qu'on veuille faire une réduction de 100 personnes?

M. Benson: L'affectation pour 1980-1981 est de 766 personnes.

M. Bockstael: On veut donc que vous fassiez plus de travail avec moins de personnes.

M. Benson: Nous avons réagi à cette réduction en disant au Conseil du trésor que si on veut qu'on fasse ce travail supplémentaire, il nous faudra le personnel nécessaire. Entre autres, on nous a demandé de faire une vérification des prix de revient par rapport à Via Rail. Nous avons demandé au Conseil du trésor du personnel supplémentaire pour le faire, parce que cela nous est impossible avec 100 personnes de moins dans notre effectif; on veut que nous fassions une vérification des prix de revient de Via Rail. Nous avons besoin d'une augmentation de personnel pour cela.

M. Bockstael: D'accord.

M. Benson: Je ne crois pas que le personnel de la CCT a beaucoup augmenté, il y a aujourd'hui beaucoup moins d'employés que quand je suis arrivé il y a sept ans.

M. Bockstael: D'accord.

M. Benson: Nous n'avons donc pas connu d'expansion.

M. Bockstael: Donc, l'établissement d'une division de l'Ouest sans les moyens nécessaires pour qu'elle accomplisse son travail n'est qu'un geste symbolique, à moins que ce soit ce qu'ils veulent.

[*Texte*]

Mr. Benson: We will operate it and I can assure you it will not be a token operation. But it affects the speed with which you can move people in and do things. And there has to be a recognition of the fact that where we are required to do additional work we have to have more staff to do it.

Mr. Bockstael: I want to hurry and get two more questions in.

Mr. Jelinek referred to grain cars, hopper cars. The current addition of hopper cars being delivered is something that was already implemented and the ongoing rehabilitation of railway cars is still having its effect on this year's crop, I would take it. Announcements such as, we are buying more cars, we are ordering more cars, we are leasing more cars, do nothing to alleviate the current situation, especially when there could be a lower yield of crops in the West, with ample farm storage to take care of it. So that the congestion or the delivery will not be the result of simply proposing to order or budget for new cars in the future. Is that a correct assumption?

Mr. Benson: Well, there is always a lapse time between the time that you order mechanical equipment and you get it.

Mr. Bockstael: Is the delivery of a hopper car something like so many a month, eight a month?

Mr. Benson: I really could not quote the figure, but it depends who the manufacturer is.

The Chairman: Your last question, Mr. Bockstael.

Mr. Bockstael: My last question. After all the studies were made, there was a recommendation of which lines should be abandoned. Then that was held off until October 31 and now it is extended by a month. While these branch lines are to remain open, are they giving your CTC any ways and means of ensuring that the safety and the capacity of these branch lines are being maintained and assuring that they can handle the traffic that is supposed to go on them?

Mr. Benson: Well, we carry out examinations, within the 87 man-years we have to do it, as to what is happening on these particular lines. We do our best to make sure they are operating. Mind you, a lot of the lines that were going to be abandoned in the original survey that was done of the branch line system were not used at all.

• 1705

Mr. Bockstael: Thank you. May I say that I want to really support an increase in your staff for the safety of the people of Canada and in Western Canada.

An hon. Member: Hear, hear!

The Chairman: Mr. Ellis and Mr. Dionne.

Mr. Ellis: Mr. Chairman, I know that we have another meeting scheduled in this room for about 24 minutes from now, 26 minutes from now, so I am going to be very brief, and I am going to make two statements before I even ask any

[*Traduction*]

M. Benson: Nous allons établir cette division et je peux vous assurer qu'il ne s'agira pas d'un organisme symbolique. Mais ces réductions vont avoir un effet sur la rapidité d'installation et de mise au travail. On a reconnu que quand on nous demande du travail supplémentaire il nous faut du personnel en plus.

M. Bockstael: Je vais me dépêcher afin de poser deux autres questions.

M. Jelinek a parlé des wagons céréaliers, des wagons trémies. La livraison actuelle de wagon trémies supplémentaires est déjà chose faite, et je suppose que le réaménagement permanent des wagons de chemins de fer a un effet sur les récoltes de cette année. Le fait qu'on achètera d'autres wagons, qu'on en commande d'autres, qu'on en loue d'autres, n'allège en rien la situation actuelle, surtout quand on considère que la récolte dans l'Ouest sera peut-être inférieure et qu'il y a suffisamment d'entrepôts sur les exploitations agricoles pour la recevoir. Donc il ne suffit pas de commander de nouveaux wagons ou de les prévoir dans les budgets pour résoudre nos difficultés de livraison. Est-ce que mon hypothèse est exacte?

M. Benson: Eh bien il y a toujours un délai entre le moment où l'on commande un équipement et celui où il est livré.

M. Bockstael: Combien de wagons trémies sont livrés par mois, huit?

M. Benson: Je ne pourrais pas vous donner de chiffres, cela dépend du fabricant.

Le président: C'est votre dernière question, Monsieur Bockstael.

M. Bockstael: Ma dernière question. A la suite de toutes les études effectuées, des recommandations ont été faites sur les lignes à abandonner. Tout a été remis au 31 octobre, et maintenant à la fin du mois. En attendant que ces lignes d'embranchement soient abandonnées, fournit-on à la CCT les moyens d'assurer qu'on en maintient la sécurité et la capacité de fonctionnement comme prévu?

M. Benson: Dans la mesure où les 87 années-personnes dont nous disposons pour faire le travail nous le permettent, nous examinons ce qui se passe sur ces lignes. Nous faisons notre possible pour nous assurer qu'elles fonctionnent. Toutefois, beaucoup des lignes vouées à l'abandon, d'après l'enquête originale, n'étaient plus utilisées du tout.

M. Bockstael: Merci. Je voudrais vous dire que je suis réellement en faveur d'une augmentation de votre personnel pour garantir la sécurité des Canadiens et des Canadiens de l'Ouest.

Une voix: Bravo!

Le président: M. Ellis et ensuite M. Dionne.

M. Ellis: Monsieur le président, je sais qu'une autre réunion doit avoir lieu dans cette salle dans 24 minutes, c'est-à-dire dans 26 minutes; je serai donc très bref, et je vais faire deux affirmations avant même de poser des questions. Première-

[*Text*]

questions. One is that when there was some discussion earlier with regard to the inefficiency of aircraft, I am sure that the President of the CTC was not talking about light aircraft, which are indeed quite energy efficient. We have finally had that proven by taking the taxes off just a short while ago.

Secondly, as a statement of fact, and I do not aim this at the CTC, Mr. Benson, as a statement of fact, one of the gentlemen across said that he was concerned about the growing intervention of government and regulatory bodies. Frankly, I am far more worried about the growing intervention in Canadian lives of regulatory bodies, and I think to the detriment of most citizens. We have far too many regulations.

Now, the one area that I want to question is the changes that were made in the grade-crossing fund about a year and a half to two years ago. In my estimation those changes doubled the bureaucracy, halved the efficiency and generally worked to the detriment of those communities in the Province of Ontario. What effect did the Commission have on, or what input did the Commission have to, the changing of those regulations, and how much more difficult has it been to operate the grade-crossing fund as a result of the changes?

Mr. Benson: We will have Mr. Eastman answer this. He is my expert on grade crossings.

Mr. Ellis: There would certainly have to be an expert with the changes that were made.

Mr. Benson: Well, we have less money and we are running into some trouble now because it is pretty packed up.

The Chairman: Mr. Eastman.

Mr. E. W. Eastman (Director, Rail Systems Development, Canadian Transport Commission): Yes, gentlemen. Until September 1977 the railway grade-crossing fund dealt with protection at crossings and with grade separations up to a certain value, something of the order of $1.25 million. That is the grand that could be made to any particular location. At that date the Ministry of Transport introduced an urban transportation assistance program which amalgamated certain parts of the Railway Relocation and Crossing Act and put all grade separations into the hands of the Ministry. The funds that had previously been allocated by the CTC were from that date given to the provinces on a $2 per capita basis per annum, which meant that there was $46 million to be spread across the nation for a year. This is, I think, frozen at a population level of a certain year for convenience, and agreements are made between each provincial government and the Ministry of Transport as to the load or the mechanism by which these payments will be made.

Now, applications come to the Canadian Transport Commission for a grade separation just as they ever did in the past. We examine the application and make recommendations to the Ministry as to the advisability of the location, it engineering, its convenience for the public and its cost. The Ministry then

[*Translation*]

ment, lorsqu'on a discuté tout à l'heure de l'inefficacité des avions, je suis certain que le président de la CCT ne parlait pas des avions légers, qui sont, effectivement, très efficaces dans leur utilisation d'énergie. En enlevant tout récemment les taxes, nous en avons eu enfin la preuve.

Deuxièmement, et je ne vise pas la commission par cette remarque, monsieur Benson, un des messieurs de l'autre côté de la table a dit qu'il se préoccupait de l'intervention croissante du gouvernement auprès des organismes de règlementation. En toute franchise, l'intervention croissante des organismes de règlementation dans la vie des Canadiens, au détriment, je crois, de la plupart des citoyens, m'inquiète beaucoup plus. Nous avons beaucoup trop de règlements.

Pour ce qui est des questions, je voudrais vous interroger sur les changements effectués il y a un an et demi ou deux ans à la caisse des passages à niveau. A mon avis, ces modifications ont doublé le travail administratif tout en diminuant de 50 p. 100 l'efficacité. En général, ces modifications ont été au détriment des collectivités de l'Ontario. Quel rôle a joué la Commission dans la modification de ces règlements, quel a été son apport? Dans quelle mesure l'exploitation de la caisse des passages à niveau est-elle devenue plus difficile à la suite de ces modifications?

M. Benson: M. Eastman répondra à cette question. Il est mon expert des passages à niveau.

M. Ellis: Avec toutes les modifications effectuées, il y a vraiment besoin d'un expert.

M. Benson: Enfin, nous avons beaucoup moins d'argent, et nous rencontrons des difficultés à l'heure actuelle parce que les fonds que nous avons sont déjà distribués.

Le président: Monsieur Eastman.

M. E. W. Eastman (directeur, Perfectionnement des réseaux ferroviaires, Commission canadienne des transports): Oui, monsieur. Jusqu'au mois de septembre 1977, la caisse des passages à niveau s'occupait de la sécurité aux passages à niveau et des croissements étagés jusqu'à un montant d'environ $1.25 million. Une subvention de ce montant pouvait être accordée à un endroit en particulier. En septembre 1977 le ministre des Transports a présenté un programme d'aide au transport urbain qui a repris certains aspects de la loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer, et qui a mis les croisements étagés sous la responsabilité du ministère. A partir de cette date, les fonds affectés auparavant par la Commission canadienne des transports, ont été donnés aux provinces à raison de $2 par habitant par année; il y a donc eu $46 millions à distribuer à travers le pays chaque année. Je crois que pour faciliter les choses, la population d'une certaine année a été choisie, et des accords ont été passés entre le ministère des Transports et chaque gouvernement provincial quant au mécanisme de paiement.

La CCT reçoit toujours des demandes pour les croisements étagés comme dans le passé. Nous étudions les demandes et faisons ensuite des recommandations au ministère sur le bien-fondé de l'endroit, sur le génie, la commodité pour le public et le coût. Ensuite le ministère débourse une subvention tirée des

[*Texte*]

gives a grant, out of the provincial allocation, in the amount, usually the amount, we recommend; I have seen no differences.

So what happened in 1977 was that moneys which up to that time had been spent on grade separations in accordance with the requirement of the location were henceforth given to provinces. It so happens, of course, that Ontario with the biggest population, gets the biggest amount of money—I think it is $16.5 million per annum. But this, it is true, has changed the pattern somewhat from the pre-1977 allocations. Now it is that Ontario get somewhat less, proportionately than it did prior to 1977. The reasons are pretty obvious. Where the greatest conflict between road and rail traffic occurs is in densely populated areas and they were getting therefore more of the allocation pre-1977. I do not think this move has been great.

• 1710

The Chairman: Thank you, Mr. Eastman.

Mr. Ellis: Mr. Chairman, I am going to be even briefer than I intended to be. One, it would appear from what Mr. Eastman has said that the necessity of a grade crossing does not enter into it any longer. Secondly, the fact that some provinces may not need the grade crossing funds made available to them and those funds are not transferrable to provinces that do need them gives some idea of the magnitude of the blunder. But if what Mr. Eastman has said is that it was strictly done by the ministry and not the CTC, I shall reserve my criticism and abuse for the ministry, and leave it there.

Mr. Benson: There is an agreement made with the province each year, and the province lists its priorities. So if you or somebody in Belleville . . .

Mr. Ellis: We got one because I pushed like blazes.

Mr. Benson: If somebody applies for a grade crossing and it is not in the priority set by the province, there are no funds that year available.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Ellis. Mr. Dionne.

Mr. Dionne (Northumberland-Miramichi): Thank you very much Mr. Chairman, and through you to Mr. Benson, I have before me an article from *The Globe and Mail* of September 27 entitled, "Shady dealings to undercut freight rates still part of business scene". They refer to the practice of some shipping companies of not living by the regulations. Later on in the article they refer to the Canadian Transport Commission, which did a report through the Research Branch and set out three methods, at least, by which shipping companies are involved in malpractice. One method is to pay commissions to freight forwarders, shippers and consignees when no real services are, in fact, rendered. Another way is for the line to absorb some of the inland transportation storage costs by charging regular marine costs. A third method is to pre-date bills of lading to allow shippers to comply with contractual or credit obligations, although the cargo is not actually loaded. Can you verify those statements?

[*Traduction*]

sommes allouées à la province, en général, il verse le montant que nous avons recommandé; je n'ai jamais vu de différence.

Ce qui s'est donc passé en 1977, c'est qu'on a donné aux provinces les fonds qui jusqu'alors étaient dépensés pour les croisements étagés en fonction des nécessités de l'endroit! Il se trouve que l'Ontario, ayant la plus grande population, reçoive le plus d'argent. Je crois qu'il s'agit de 16.5 million de dollars par année, mais ceci a changé quelque peu depuis 1977. A présent, l'Ontario reçoit proportionnellement moins qu'elle recevait avant 1977. Les raisons sont évidentes, ce sont les régions les plus peuplées, où le conflit entre le train et l'automobile est le plus aigu, qui recevaient le gros des allocations avant 1977. Je ne crois pas cependant que le changement ait été très marqué.

Le président: Merci, monsieur Eastman.

M. Ellis: Monsieur le président, je serai encore plus bref que prévu. Premièrement, il paraît, d'après ce que M. Eastman vient de dire que la question des passages à niveau ne rentre plus dans le compte. Deuxièmement, il y a des provinces qui n'ont plus besoin de ces fonds et ne peuvent pas les transférer aux provinces qui en ont besoin. Ceci donne une idée de l'absurdité de cette erreur. M. Eastman nous dit que c'est le ministère qui a commis l'erreur et non la CTC. Je réserverai donc mes critiques pour le ministre et je cèderai la parole à quelqu'un d'autre.

M. Benson: Il y a des accords signés avec les provinces chaque année, les provinces dressent une liste de priorités, et si vous habitez Belleville . . .

M. Ellis: Nous, nous en avons obtenu parce que je me suis battu pour l'avoir.

M. Benson: Si quelqu'un fait une demande de passage à niveau et que cela ne tombe pas dans les priorités établies par la province, les fonds ne seront pas disponibles.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Ellis. Monsieur Dionne.

M. Dionne (Northumberland-Miramichi): Merci beaucoup, monsieur le président, j'ai en main un article du *Globe and Mail* en date du 27 septembre, intitulé «Encore des transactions louches pour miner les tarifs ferroviaires». Dans l'article, on parle de pratiques de certaines compagnies de navigation qui ne respectent pas le règlement. Plus loin, on parle d'un rapport publié par la CCT qui décrit trois méthodes utilisées par ces compagnies de navigation. Une méthode, c'est de payer des commissions aux expéditeurs et aux consignataires même si aucun service n'a été rendu. Une autre méthode, c'est d'absorber les coûts de transport et d'entreposage sur terre, et de faire payer le coût du transport maritime. Une troisième méthode, c'est d'antidater les connaissements, afin de se conformer aux obligations contractuelles ou aux obligations de crédit, même si la cargaison n'est pas vraiment à bord du bateau. Pouvez-vous vérifier ces déclarations?

[*Text*]

Mr. Benson: I really cannot. I have not seen the particular article. This is ocean transportation?

Mr. Dionne (Northumberland-Miramichi): Yes. It involves surface transportation as well.

Mr. Benson: I really have not any information on that. I will be pleased to get it for you and give you comments on it. As a matter of fact, I will have a letter written to explain whether we agree with it or disagree. I just do not have the information with me.

Mr. Dionne (Northumberland-Miramichi): In view of that, I will not proceed further with that questioning.

Mr. Benson: Thank you kindly. I would be pleased to send you comments on it and will undertake to do that.

Mr. Dionne (Northumberland-Miramichi): It was located on page B15 of the September 27 issue of *The Globe and Mail*.

Mr. Benson: I often do not read *The Globe and Mail*, I developed that during the days of the ministry. I became a little angry with them when we made some charter regulations at one time and it was alleged in another part of *The Globe and Mail* that we had not provided charter rights to Wardair domestically. The fact was that Wardair had not applied for one. So I phoned the editor of *The Globe and Mail*, and I very seldom do that, and said, "Your facts are not right." He got me in touch with the person who had written and she said, my goodness, I will have to read your decision. So I wrote a letter and they published it on December 24 on page 18.

• 1715

Mr. Dionne (Northumberland-Miramichi): I could comment but I will not.

Mr. Benson: I will give you a comment, sir. Written comments on the particular item.

Mr. Dionne (Northumberland-Miramichi): Fine.

A little while ago, I believe in answer to my colleague, Mr. Bockstael, you referred to a $300,000 increase for the Western branch of the CTC. You said most of that had been used up in relocation expenses, and you also said you had eight people there. Do you not think, in view of that, it is time the CTC looked into moving costs in this country?

Mr. Benson: By relocation expenses, I did not just mean moving people. I meant the fact that you had to have people flying out and flying back, my commissioners are coming in here and looking for houses; you know, it is a very costly business. Incidentally, our expenditures for next year are frozen at the same level as this year.

Mr. Dionne (Northumberland-Miramichi): So we can look forward to lower air fares.

The Chairman: You are all going to buy Volkswagen Rabbit diesels and drive back and forth.

Mr. Benson: Oh yes, and we only get the $300,000 if the Committee approves Transport Canada's budget, because they are transferring it to us.

[*Translation*]

M. Benson: Non, je ne peux pas. Je n'ai jamais vu l'article en question. S'agit-il de transport maritime?

M. Dionne (Northumberland-Miramichi): Oui. Mais cela touche aussi le transport par terre.

M. Benson: Je n'ai vraiment aucun renseignement sur la question. Mais je me ferai un plaisir de m'informer et de vous faire parvenir ces renseignements. Je vais même vous faire parvenir une lettre expliquant si nous approuvons ou non l'article.

M. Dionne (Northumberland-Miramichi): Alors, je n'ai plus d'autres questions.

M. Benson: Merci beaucoup. Je me ferai un plaisir de vous faire parvenir ces renseignements, et je m'y engage.

M. Dionne (Northumberland-Miramichi): Cela se trouvait à la page B-15 du *Globe and Mail* du 27 septembre.

M. Benson: En fait, j'évite de lire le *Globe and Mail*, c'est une habitude que j'ai prise quand j'étais ministre. Je me suis faché contre lui une fois lorsque nous avons annoncé de nouveaux règlements concernant les vols nolisés; le *Globe and Mail* a prétendu que nous n'avions pas accordé ces droits à Wardair à l'intérieur du pays. Le fait est que Wardair n'avait pas fait de demande. Donc, j'ai téléphoné au rédacteur du *Globe and Mail*, chose que je fais très rarement, et j'ai dit «Votre article n'est pas bien fondé». Il m'a mis en contact avec la personne qui avait écrit l'article et elle a dit: «eh bien, je devrai lire votre décision». J'ai donc écrit une lettre qu'on a publiée le 24 décembre à la page 18.

M. Dionne (Northumberland-Miramichi): Je voudrais bien répondre, mais je me retiendrai.

M. Benson: Je ferai une observation, monsieur. C'est une observation écrite sur ce sujet.

M. Dionne (Northumberland-Miramichi): Très bien.

Il y a un moment, en réponse à mon collègue, M. Bockstael, vous avez fait mention d'une augmentation de $300,000 du budget de la direction de l'Ouest de la CCT. Vous disiez que la plus grande partie de cette augmentation avait servi à défrayer les frais de déplacement, vous disiez aussi que vous n'aviez que huit employés là-bas. Si c'est le cas, ne croyez-vous pas qu'il est temps que la société étudie les frais de déplacement dans le pays?

M. Benson: Par frais de déplacement, je ne pensais pas qu'aux déplacements de personnes. Certaines personnes ont dû faire la navette, les commissaires doivent venir ici pour se trouver des maisons; c'est très coûteux, vous savez. En passant, sachez que nos dépenses pour l'année prochaine sont gelées au même niveau que pour cette année.

M. Dionne (Northumberland-Miramichi): Donc on peut compter sur une baisse des tarifs aériens.

Le président: Vous devriez tous acheter des Volkswagen Rabbit diesel et faire la navette en voiture.

M. Benson: En effet, nous ne toucherons à cette somme de $300,000 que si le Comité approuve le budget de Transports Canada, car cet argent nous vient de ce ministère.

[*Texte*]

Mr. Dionne (Northumberland-Miramichi): I want to follow up on a few of the other items raised by former questioners. I will start with the international movement of rail cars, I guess almost entirely between Canada and the U.S., although I understand that some rail cars do go into Mexico.

In eastern Canada, pulp and paper companies seem to be having a great deal of difficulty acquiring enough rail cars, particularly during the winter months, to keep their product moving to U.S. customers. The traditional excuse given by CN, which serves the area I represent, is that they have difficulty, as you have testified, having cars returned from the U.S. I have noted on several occasions that the excuse given is that they are caught in yards due to heavy snowfall, whereas the weather reports for those particular times indicate that the snowfall may be anywhere from one to three inches. I am wondering if rail cars are that much more difficult to move through one to three inches of snow in the U.S. than they are in Canada, and if there is not some method by which we—and when I say "we" I mean Canadians—can encourage American rail companies to return those cars with much greater dispatch than they are doing, rather than using them for their own purposes.

Mr. Benson: I have to think back a year or two, when there was a great deal of pressure put upon the United States government to deal with their railway lines to get the cars back faster. The plain fact is, I think, that it is cheaper to use Canadian cars, if they can keep them there, than it is to buy cars for themselves, because the charges which are allowed by the Canadian railways for the cars in use in the United States are less than the interest at current rates of purchasing a new car. The railways do put pressure on them to get them back, but there is a tremendous amount of shipping from here to the United States. We ship, as you know, a lot more raw materials to the United States than they ship us here. They are shipping manufactured goods, which is in smaller bulk. So we have a lot more cars down there all the time. I really do not know the current position but it is being monitored all the time. It is about two to one, I think.

The Chairman: Your last question, Mr. Dionne.

Mr. Dionne (Northumberland-Miramichi): Last question; well, then, I am going to jump to another topic, Mr. Chairman. I am going to go to the business of joint fares between the national carriers and the regional carriers.

I have just come back from a trip to my riding, and I note that for a distance of 600 miles we are now paying air fares of $225 return. That involves Air Canada and Eastern provincial Airways. I know that Eastern Provincial Airways has tried unsuccessfully for a long time to have joint fares with Air Canada, I have tried unsuccessfully for the last five years to get Air Canada to move off their stubborn position and nothing is happening. Do you have any advise to give members of this Committee who believe that because they are served by

[*Traduction*]

M. Dionne (Northumberland-Miramichi): Je vais revenir à quelques questions qui ont été soulevées par d'autres députés. Commençons par le mouvement international des wagons de chemins de fer qui se fait presqu'entièrement entre le Canada et les États-Unis, quoique certains wagons se rendent jusqu'au Mexique.

Dans l'Est du Canada, les sociétés de pâtes et papier ont beaucoup de difficultés à acquérir suffisamment de wagons de chemins de fer, surtout durant l'hiver, pour expédier leurs produits aux clients américains. Traditionnellement, le CN, qui dessert la région que je représente, s'excuse en disant qu'il a beaucoup de difficultés, comme vous l'avez dit, à faire revenir les wagons des États-Unis. A plusieurs occasions, j'ai remarqué qu'on s'excusait en disant que les wagons étaient pris dans les gares de triage durant les fortes tempêtes de neige, mais la météo indiquait qu'à ces moments-là la chute de neige s'élevait entre un à trois pouces. Peut-on me dire si les wagons sont plus difficiles à déplacer dans un ou trois pouces de neige aux États-Unis qu'ils ne le sont au Canada, et s'il n'y a pas moyen nous permettant, par nous je veux dire les Canadiens, nous permettant d'inviter les compagnies de chemins de fer américaines à renvoyer ces véhicules le plus rapidement, au lieu de s'en servir à leurs fins.

M. Benson: Je vais retourner un an ou deux en arrière, car à cette époque il y a eu une grande pression sur le gouvernement des États-Unis pour obliger les sociétés de chemins de fer à renvoyer les wagons plus rapidement. Il faut noter toutefois qu'il en coûte moins cher aux Américains de se servir des wagons canadiens, s'ils les retiennent, que d'acheter leurs propres wagons, les frais qu'il leur en coûte pour ces wagons utilisés aux États-Unis étant moindres que les intérêts au taux courant des capitaux nécessaires à l'achat de nouveaux wagons. Les compagnies de chemins de fer canadiennes exercent certaines pressions pour se faire retourner leurs wagons, il y a une très grande quantité d'expéditions d'ici vers les États-Unis. Vous savez, nous expédions beaucoup plus de matière brute aux États-Unis que ces derniers n'en expédient au Canada. Les Américains expédient des produits finis, qui ont un plus petit volume. Donc il y a toujours plus de wagons canadiens aux États-Unis. Je ne connais pas la situation actuelle mais on surveille continuellement cette question. La proportion est de 2 à 1, je crois.

Le président: Ce sera votre dernière question, monsieur Dionne.

M. Dionne (Northumberland-Miramichi): Ma dernière question; alors je passerai à un autre sujet, monsieur le président. Parlons de cette question de tarifs mixtes entre les transporteurs nationaux et les transporteurs régionaux.

Je reviens de ma circonscription, et je note qu'il m'en coûte $225 pour un billet aller-retour sur le voyage de 600 milles. Il s'agit de Air Canada et de la ligne aérienne *Eastern Provincial*. Je sais que depuis longtemps *Eastern Provincial Airways* essaie, sans succès d'ailleurs, d'avoir des tarifs mixtes avec Air Canada et cela fait déjà 5 ans, que j'essaie, sans succès aussi, de persuader Air Canada de changer d'avis, et rien ne s'est toujours passé. Auriez-vous quelques conseils à donner aux membres du Comité qui croient que parce qu'ils sont desservis

[*Text*]

a regional carrier they should not be penalized by the national airline, whose responsibility it is, after all, to provide air service for Canadians?

• 1720

Mr. Benson: The only adivse I could give you is to approach the ministry or the government who really after all control through one way or another the national airline, because we cannot tell them to have joint fares. We have encouraged them.

Mr. Dionne (Northumberland-Miramichi): Yes, I realize that.

Mr. Benson: We set up talks between Eastern Provincial Airlines, which you are talking about, and Air Canada. They met and talked about things, but we have no power to force Air Canada to enter into that kind of agreement.

Mr. Dionne (Northumberland-Miramichi): So it is a political decision.

Mr. Benson: It is a decision of Air Canada, which is . . .

Mr. Dionne (Northumberland-Miramichi): Okay. It can be brought about by a political decision. Let me put it that way.

The Chairman: I have Mr. Fraleigh and Mr. Cameron. I have indicated to the Energy people that we would be available for pressure to move after 5.20 o'clock. I do not see any great motions to move us yet so I think we will just proceed until at least we have completed the first round. But I might ask you to bear in mind that there is another meeting here at 5.30 p.m. Mr. Fraleigh.

Mr. Fraleigh: Mr. Chairman, Mr. Benson, I will be very brief. I am a new member and I am not nearly as adept at flirting with outright slander as the person on my far right; no, left; right. Anyway, before we lay too many flowers on the location of the western branch, as I understand it you are going to table the criteria with the Committee that were used in the establishment of the western branch.

Mr. Benson: The terms of reference, yes.

Mr. Fraleigh: The terms of reference. Does that include the choice of location?

Mr. Benson: The location was chosen by the Minister at the time. I raised the question before a permanent establishment was set up out there with the present Minister and it was agreed that the location would be the same.

Mr. Fraleigh: Okay.

Mr. Benson: That was basically a decision of the ministry.

Mr. Fraleigh: Yes. Well, that answers my question fairly well, sir, but what geographic or economic criteria were used in choosing that particular location? Is that the ideal location for the western branch?

[*Translation*]

par transporteur régional ils ne devraient pas avoir à subir de pénalités de la part du transporteur aérien national dont c'est la responsabilité, après tout, de servir tous les Canadiens?

M. Benson: Le seul conseil que je pourrais m'aventurer à vous donner est d'aller voir le ministre ou le gouvernement qui, après tout, contrôle, d'une façon ou de l'autre, notre transporteur national parce que nous, nous ne pouvons imposer de tarifs mixtes. Nous avons tout de même fait savoir que nous les encouragions.

M. Dionne (Northumberland-Miramichi): Oui, je le sais.

M. Benson: Nous avons organisé des pourparlers entre *Eastern Provincial Airline* et Air Canada. Il y a eu des réunions, on y a discuté certaines choses, mais nous ne pouvons pas obliger Air Canada à accepter un accord de ce genre.

M. Dionne (Northumberland-Miramichi): Donc, il s'agit d'une décision politique.

M. Benson: C'est une décision d'Air Canada, qui . . .

M. Dionne (Northumberland-Miramichi): Bon. Cela peut se faire par décision politique. Enfin, disons que c'est comme cela que les choses se passent.

Le président: Il me reste M. Fraleigh et M. Cameron. J'ai dit aux gens de l'Énergie qu'ils pourraient commencer à exiger que l'on évacue la salle après 17 h 20. Personne ne semble tellement s'exciter encore, je crois donc que nous continuerons jusqu'à ce que nous ayons au moins fini le premier tour de questions. Cependant, n'oubliez pas qu'il doit y avoir une autre réunion dans la salle où nous sommes à 17 h 30. Monsieur Fraleigh.

M. Fraleigh: Monsieur le président, monsieur Benson, ce ne sera pas long. Je suis tout nouveau député et lorsqu'il s'agit de parcourir le sentier étroit bordant l'abîme de la calomnie, je suis loin d'être aussi habile que la personne qui se trouve à mon extrême droite, non, gauche, droite. Enfin, avant de vous lancer trop de fleurs concernant l'emplacement que avez choisi pour vos bureaux de l'Ouest, je crois savoir que vous allez déposer devant le Comité un document portant sur les critères dont vous vous êtes servis lorsqu'il a fallu créer cette direction de l'Ouest.

M. Benson: Le mandat, oui.

M. Fraleigh: Le mandat. Porte-t-il aussi sur le choix de l'emplacement?

M. Benson: L'emplacement a été choisi par le ministre lui-même, à l'époque. Avant de décider de la permanence de cet emplacement, j'en ai parlé au ministre actuel qui était d'accord sur la solution proposée.

M. Fraleigh: Parfait.

M. Benson: Fondamentalement, c'était une décision du ministère.

M. Fraleigh: Oui. Cela répond assez bien à ma question, monsieur, mais sur quels critères géographiques ou économiques s'est-on fondé pour choisir cet emplacement? Est-ce l'emplacement idéal pour un bureau dans l'Ouest?

[*Texte*]

Mr. Benson: It is central in Western Canada.

Mr. Fraleigh: It is, yes. Well, I know it is central in Western Canada but that does not always mean that it is the most economic location to place an office such as this.

The Chairman: Thank you, Mr. Fraleigh. I recognize for the shortest time Mr. Cameron.

Mr. Cameron: Okay. I will keep it as short as I can.

To ship a carload of grain from the prairies to Kamloops costs $80.80 a tonne more on a carload basis than if you ship it 225 miles further to Vancouver. That is one question.

Kamloops is the divisional point on both CN and CP railways, yet our freigh comes in and it is hauled down a branch line 100 miles and it is distributed back from there to Kamloops, which costs our merchants and our consumers more money. That is two.

From Kamloops to the coast both railways run side by side, 300 yards to two miles apart. Why can they not run all that stuff down one track and back the other and speed it up and get rid of that bottleneck?

There was a rail relocation study done for Kamloops. What happened to it?

Rail cars for lumber yards every year in February-March were short in the Kamloops area. We just cannot get them for export markets.

There is a shortage of drop-centre cars for contractors loading heavy equipment, and I am speaking now of shovels, big cats and that sort of thing.

I will let it go with that.

Mr. Benson: These are pretty technical questions.

Mr. Cameron: But they are questions.

Mr. Benson: If you will give me the courtesy of allowing me to look into it and then I will reply to you in writing. They are on the record now, and you will get a reply from me.

• 1725

They are technical, it is the best explanation we have.

Mr. Cameron: Okay.

The Chairman: Thank you.

I have Mr. McDermid next, if it is a very quick one. Or do you want to pass and perhaps the Committee will hear you early in the next meeting?

Mr. McDermid: I will be at the next meeting, then, Mr. Chairman. I would be happy to give up my time now as long as I would be recognized first the next time.

The Chairman: Mr. Lumley?

Mr. Lumley: I will pass.

The Chairman: Gentlemen, shall Votes 125 and 130 stand?

[*Traduction*]

M. Benson: C'est un point central dans l'Ouest du Canada.

M. Fraleigh: Oui, je veux bien. Enfin, je sais bien que c'est un point central dans l'Ouest du Canada, mais cela ne veut pas toujours dire qu'il s'agit de l'endroit le plus rentable pour placer un tel bureau.

Le président: Merci, monsieur Fraleigh. Monsieur Cameron, pour quelques instants seulement.

M. Cameron: Bon. Ce ne sera pas long.

Il coûte $80.80 de plus la tonne, pour un wagon complet, pour envoyer un chargement complet des prairies à Kamloops que si on l'envoyait 225 milles plus loin à Vancouver. Première question.

Kamloops est le point de division pour les chemins de fer CN et CP, néanmoins les marchandises qui y sont destinées sont acheminées sur une voie secondaire 100 milles plus loin et renvoyées de là à Kamloops, ce qui augmente le coût des marchandises pour nos marchands et nos comsommateurs. Deuxième question.

De Kamloops à l'océan, les deux chemins de fer se suivent à des distances qui vont de 300 verges à 2 milles. Pourquoi ne pourrait-on pas se servir d'une voie pour l'aller et de l'autre pour le retour ce qui accélérerait toute la circulation et ferait disparaître les embouteillages?

On a fait une étude portant sur le déplacement des lignes de chemins de fer à Kamloops. Qu'en est-il advenu?

Tous les ans, vers février ou mars, on manque de wagons pour nos cours à bois dans la région de Kamloops. On en aurait besoin pour l'exportation.

On manque de wagons plats pour nos contracteurs qui ont de gros équipements à transporter, entre autres des pelles, des béliers mécaniques.

Je m'en tiens là.

M. Benson: Ce sont des questions plutôt techniques.

M. Cameron: Néanmoins, ce sont des questions.

M. Benson: Si vous me le permettez, je les étudierai et vous répondrai par écrit. Vos questions sont désormais consignées au compte rendu et je vous ferai parvenir ma réponse.

Il s'agit de questions plutôt techniques, c'est tout ce que je peux vous dire pour l'instant.

M. Cameron: Parfait.

Le président: Merci.

Il reste M. McDermid, s'il veut poser une très courte question. Peut-être voulez-vous passer; le Comité pourrait alors vous accorder la parole très tôt lors de la prochaine séance?

M. McDermid: Je serai à la prochaine séance, monsieur le président. Je serais heureux de passer mon tour si l'on m'accorde la parole le premier, la prochaine fois.

Le président: Monsieur Lumley?

M. Lumley: Je passe.

Le président: Messieurs, réserve-t-on les crédits 125 et 130?

[*Text*]

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: May I, on behalf of the members of the Committee, Mr. Benson, thank you and all of your officials for having taken the time to be with us today.

Because of the cancellation of President Carter's visit to Canada it is possible for us to meet here tomorrow but I think, under the circumstances of notices having gone out, that we will meet as per the notice in Room 371 in the West Block at 9:30 tomorrow morning.

The meeting is adjourned.

[*Translation*]

Des voix: D'accord.

Le président: Au nom des membres du Comité, j'aimerais vous remercier, monsieur Benson, vous et vos collaborateurs, d'être venus nous rencontrer aujourd'hui.

Puisque la visite du président Carter au Canada a été annulée, il nous serait possible de nous réunir ici demain, mais puisque les avis de convocation ont déjà été envoyés, je crois que nous nous réunirons à la salle 371 de l'édifice de l'Ouest à 9 h 30 demain matin.

La séance est levée.

HOUSE OF COMMONS

Friday, November 9, 1979

Chairman: Mr. J. M. Forrestall

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Transport and Communications

RESPECTING:

Main Estimates 1979-80
Votes 10, 15, 20, 25, 30, 35, 40, L45, L50 and L55—Marine Transportation Program under TRANSPORT

APPEARING:

The Honourable Robert Howie
Minister of State (Transport)

WITNESSES:

(See back cover)

First Session of the
Thirty-first Parliament, 1979

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

Canada Post Postage paid
Postes Canada Port payé
Third class
Troisième classe
K1A 0S7
HULL

If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Printing Office,
Supply and Services Canada,
45 Sacre-Coeur Boulevard,
Hull, Quebec, Canada, K1A 0S7

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Imprimerie du gouvernement canadien,
Approvisionnements et Services Canada,
45, boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

WITNESSES—TÉMOINS

From the Canadian Transport Commission:

The Honourable E. J. Benson, President;

Mr. J. H. Green, Director, Rail Services;

Mr. E. W. Eastman, Director, Rail Systems Development.

De la Commission canadienne des transports:

L'honorable E. J. Benson, président;

M. J. H. Green, directeur, services des chemins de fer;

M. E. W. Eastman, directeur, perfectionnement des réseaux ferroviaires.

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

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

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 5

Friday, November 9, 1979

Chairman: Mr. J. M. Forrestall

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule nº 5

Le vendredi 9 novembre 1979

Président: M. J. M. Forrestall

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Transport and Communications

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transports et des communications

RESPECTING:

Main Estimates 1979-80
Votes 10, 15, 20, 25, 30, 35, 40, L45, L50 and L55—Marine Transportation Program under TRANSPORT

CONCERNANT:

Budget principal 1979-1980
Crédits 10, 15, 20, 25, 30, 35, 40, L45, L50 et L55—Programme des transports par eau sous la rubrique TRANSPORTS

APPEARING:

The Honourable Robert Howie
Minister of State (Transport)

COMPARAÎT:

L'honorable Robert Howie
Ministre d'État (Transports)

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

First Session of the
Thirty-first Parliament, 1979

Première session de la
trente et unième législature, 1979

27252—1

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

Chairman: Mr. J. M. Forrestall

Vice-Chairman: Mr. Jack Ellis

Messrs.

Baker (*Gander-Twillingate*)
Blaikie
Deniger
Desmarais
Dionne (*Northumberland-Miramichi*)
Ferguson
Fraleigh
Jelinek
Lapointe
Lumley
Mayer
McDermid
McLean
Reid (*St. Catharines*)
Skelly
Towers
Turner—(19)

(Quorum 10)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65(4)(*b*)

On Friday, November 9, 1979:

Mr. Gass replaced Mr. Whittaker,

Mr. Reid (*St. Catharines*) replaced Mr. Towers,

Mr. Mayer replaced Mr. Cameron,

Mr. Desmarais replaced Mr. Harquail,

Mr. Towers replaced Mr. Gass,

Mr. Dionne (*Northumberland-Miramichi*) replaced Mr. Bockstael.

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. J. M. Forrestall

Vice-président: M. Jack Ellis

Messieurs

Conformément à l'article 65(4)*b*) du Règlement

Le vendredi 9 novembre 1979:

M. Gass remplace M. Whittaker,

M. Reid (*St. Catharines*) remplace M. Towers,

M. Mayer remplace M. Cameron,

M. Desmarais remplace M. Harquail,

M. Towers remplace M. Gass,

M. Dionne (*Northumberland-Miramichi*) remplace M. Bockstael.

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, Hull, Québec, Canada K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité de l'Orateur 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, Hull, Québec, Canada K1A 0S9

MINUTES OF PROCEEDINGS

FRIDAY, NOVEMBER 9, 1979
(6)

[*Text*]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 9:35 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. Forrestall, presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Baker (*Gander-Twillingate*), Deniger, Desmarais, Dionne (*Northumberland-Miramichi*), Ellis, Ferguson, Forrestall, Jelinek, Lapointe, Lumley, Mayer, McDermid, McLean, Reid (*St. Catharines*), Skelly, Towers and Turner.

Other Member present: Mr. MacLellan.

Appearing: The Honourable Robert Howie, Minister of State (Transport).

Witnesses: Mr. G. M. Sinclair, Administrator, Canadian Marine Transportation Administration, Department of Transport and Mr. Pierre A. H. Franche, Chairman, National Harbours Board.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated October 15, 1979 relating to the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1980 (*See Minutes of Proceedings, Tuesday, November 6, 1979, Issue No. 3*).

By unanimous consent, the Committee resumed consideration of Votes 10, 15, 20, 25, 30, 35, 40, L45, L50 and L55—Marine Transportation Program under TRANSPORT.

The Minister and the witnesses answered questions.

At 10:30 o'clock a.m. the Committee adjourned until 8:00 o'clock p.m. Tuesday, November 13, 1979.

PROCÈS-VERBAL

LE VENDREDI 9 NOVEMBRE 1979
(6)

[*Traduction*]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 h 35 sous la présidence de M. Forrestall (président).

Membres du Comité présents: MM. Baker (*Gander-Twillingate*), Deniger, Desmarais, Dionne (*Northumberland-Miramichi*), Ellis, Ferguson, Forrestall, Jelinek, Lapointe, Lumley, Mayer, McDermid, McLean, Reid (*St. Catharines*), Skelly, Towers et Turner.

Autre député présent: M. MacLellan.

Comparaît: L'honorable Robert Howie, ministre d'État (Transports).

Témoins: M. G. M. Sinclair, administrateur, Administration canadienne du transport maritime, ministère des Transports et M. Pierre A. H. Franche, président, Conseil des ports nationaux.

Le Comité reprend l'étude de son ordre de renvoi du 15 octobre 1979 portant sur le Budget principal pour l'année financière se terminant le 31 mars 1980 (*Voir procès-verbal du mardi 6 novembre 1979, Fascicule nº 3*).

Du consentement unanime, le Comité reprend l'étude des crédits 10, 15, 20, 25, 30, 35, 40, L45, L50 et L55—Programme des transports par eau sous la rubrique TRANSPORTS.

Le ministre et les témoins répondent aux questions.

A 10 h 30, le Comité suspend ses travaux jusqu'au mardi 13 novembre 1979, à 20 heures.

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(*Recorded by Electronic Apparatus*)

Friday, November 9, 1979

• 0934

[*Text*]

The Chairman: Gentlemen, we shall resume consideration of our order of reference relating to the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1980.

This morning we resume consideration of Votes 10, 15, 20, 25, 30, 35, 40, L45, and L55, under the Marine Transportation Program within.

TRANSPORT

A-Department—Marine Transportation Program

Vote 10—Marine Transportation—Operating expenditures, the grants listed in the Estimates, contributions—$213,837,000

Vote 15—Marine Transportation—Capital expenditures including payments to provinces—$41,629,000

Vote 20—Payment to the Atlantic Pilotage Authority upon application by the Minister to be applied in payment of the excess—$231,000

Vote 25—Payment to the Canarctic Shipping Company, Limited—$3,341,000

Vote 30—Payment ot the Great Lakes Pilotage Authority, Ltd.—$197,000

Vote 35—Payment to the Jacques-Cartier and Champlain Bridges Inc.—$1,832,000

Vote 40—Payment to the National Harbours Board for expenditures made either by the Board—$3,400,000

Vote L45—Loan to the Hamilton Harbour Commission, in accordance with terms and conditions approved by the Governor in Council—$560,000

Vote L50—Loan to the Nanaimo Harbour Commission, in accordance with terms and conditions approved by the Governor in Council—$3,500,000

Vote L55-Advances to the National Harbours Board, subject to the provisions of Section 29 of the National Harbours Board Act—$21,850,000

The Chairman: Is it the wish of the Committee to consider these votes together?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: You will find the votes listed on pages 28—16 to 28—37 in your Blue Book.

Mr. Minister, we thank you very much for taking the additional time this morning to be with us. We do understand that you have to be away by about 10.25 a.m., so, do you wish to make an opening statement, Mr. Minister?

Hon. Robert Howie (Minister of State (Transport)): Only that at the last meeting, through time constraints I was unable to supply the French copy of my opening remarks, I know you already have them translated through the administration in English and French and they will be in the report. But as a matter of good faith, I throught it was very important for my

TÉMOIGNAGES

(*Enregistrement électronique*)

Le vendredi 9 novembre 1979

[*Translation*]

Le président: Messieurs, nous reprenons l'étude de notre ordre de renvoi relatif au Budget principal pour l'exercice financier se terminant le 31 mars 1980.

Ce matin, nous reprenons en particulier l'étude des crédit 10, 15, 20, 25, 30, 35, 40, L45, L50 et L55 à la rubrique Programme des transports par eau du budget du ministère des Transports.

TRANSPORTS

A—Ministère—Programme des transports par eau

Crédit 10—Transport par eau—Dépenses de fonctionnement, subventions inscrites au Budget, contributions,—$213,837,000

Crédit 15—Transports par eau—Dépenses en capital, y compris les paiements aux provinces—$41,629,000

Crédit 20—Paiement à l'Administration de pilotage de l'Atlantique, sur demande du Ministre, à effectuer au paiement de l'excédent—$231,000

Crédit 25—Paiement à la Canarctic Shipping Company, Limited—$3, 341,000

Crédit 30—Paiement à l'Administration de pilotage des Grands Lacs, Limitée—$197,000

Crédit 35—Paiement à la Jacques-Cartier and Champlain Bridges Inc.—$1,832,000

Crédit 40—Paiement au Conseil des ports nationaux à l'égard des dépenses faites par le Conseil—$3,400,000

Crédit L45—Prêt à la Commission du port de Hamilton, selon les conditions approuvées par le Gouverneur en conseil—$560,000

Crédit L50—Prêt à la Commission du port de Nanaimo, selon les conditions approuvées par le Gouverneur en conseil—$3,500,000

Crédit L55—Avances aux Conseils des ports nationaux, sous réserve des dispositions de l'article 29 de la Loi sur le Conseil des ports nationaux—$21,850,000

Le président: Plaît-il au comité d'étudier ces crédits ensemble?

Des voix: D'accord!

Le président: Ces crédits figurent de la page 28.16 à la page 28.37 de votre Livre bleu.

Monsieur le ministre, nous vous remercions beaucoup d'être venu parmi nous ce matin. Je sais qu'il vous faut partir aux environs de 10 h 25 aussi j'aimerais vous demander si vous avez une déclaration d'ouverture à faire?

L'hon. Robert Howie (ministre d'État (Transports)): Simplement, lors de la dernière réunion, à cause d'un problème de temps, je n'ai pas été en mesure de vous fournir les exemplaires en français de ma déclaration. Je sais que vous l'avez déjà faite traduire et qu'elle figurera tant en français qu'en anglais au compte rendu. Cependant, pour une question de bonne foi, j'ai

[*Texte*]

department to translate them, so I had it done and I have them here this morning, along with my apologies. Now we do not have the English copies this morning.

Some hon. Members: Oh, oh!

Mr. Ellis: Mr. Chairman, that is unfortunate because we have difficulty understanding this.

Mr. Howie: I am sorry, I do have . . .

The Chairman: I wonder, gentlemen, if we could come to order. Mr. Desmarais.

Mr. Desmarais: Mr. Chairman, I am very pleased to be here this morning to renew old acquaintances with a group of old friend in the marine division of the Ministry of Transport. I am very pleased to see most of them here this morning.

What I would like to look into particularly this morning is some of the Seaway regulations. Concerning the announcement by the Seaway Authority that they will extend the season to December 18, which is what I understand is the closing of the Seaway this season, can the Minister assure the Committee that this will give you enough time to move all available grain out of the lakehead into the St. Lawrence ports?

Mr. Howie: That is our understanding, Mr. Desmarais. The reason for the extension was largely because of grain build-up and the fact that we only got two thirds out of Thunder Bay of what we usually get. And because of strikes, both in the United States and in Canada, and other delays, we had a grain build-up. The three-day extension will enable us to clear this and our officials indicate to us that they are very pleased with that situation.

Mr. Desmarais: Given the fact that the grain movement this year is about 1.5 million tons behind last year to eastern ports, are you satisfied in your own mind that there is no possible way in which you could keep the Seaway open a little longer through finding some solution to this ice problem in the hydro-electric plants?

Mr. Howie: We have had a good look at it and you have put your finger on the problem. When we send our icebreakers in, they break the ice up into smaller pieces, and there is a very real danger of these floating pieces of ice impairing the electric energy generating facilities, particularly the propellers on the turbines, so there is a very real danger of a black-out in southern Ontario and northern central United States that could be caused by this type of thing. That is the great danger.

We considered it very carefully before we decided to extend the closing date by three days, and we felt that we were safe within that three-day period. We feel that we would place the electric generating capacity of Canada and the United States in jeopardy if we went any further than that. But we are going to continue to study the problem because it seems to me that with 95 per cent of the world's scientists living today, should be able to find an answer to it and we are going to continue to search.

Mr. Desmarais: Yes. It seems to me that the three-day extension is very arbitrary and is very much dependent on the

[*Traduction*]

estimé qu'il importait pour mon ministère de la traduire et je vous en ai donc apporté des exemplaires en français, que je vous présente avec mes excuses. Bien sûr, maintenant, je n'ai pas d'exemplaires en anglais.

Des voix: Oh, oh!

M. Ellis: Monsieur le président, voilà qui est regrettable parce que nous avons des difficultés à comprendre ce . . .

M. Howie: Je vous prie de m'excuser, j'ai . . .

Le président: Messieurs, j'aimerais que l'on fasse un peu de silence. La parole est à M. Desmarais.

M. Desmarais: Monsieur le président, je suis très heureux de pouvoir renouer contact avec un groupe d'anciens amis de la Division du transport maritime du ministère des Transports. Je suis très heureux de voir que la plupart d'entre eux sont parmi nous ce matin.

J'aimerais tout particulièrement vous poser quelques questions à propos des règlements qui s'appliquent à la Voie maritime. L'Administration de la Voie maritime a annoncé qu'elle prolongerait la saison de navigation jusqu'au 18 décembre et que, si j'ai bien compris, la voie serait ensuite fermée, j'aimerais que le ministre assure aux membres du comité que nous aurons ainsi assez de temps pour expédier jusqu'aux ports du Saint-Laurent tout le grain entreposé à la tête des lacs.

M. Howie: Nous le croyons, monsieur Desmarais. La prolongation de la saison de navigation est due avant tout à l'accumulation du grain et au fait que Thunder Bay n'a encore expédié que les deux tiers de son volume habituel. En raison des grèves qui sont intervenues tant aux États-Unis qu'au Canada et d'autres retards il y a eu accumulation du grain. Cette prolongation de trois jours nous permettra de résoudre les problèmes qui se posent et nos collaborateurs nous ont indiqué qu'ils étaient particulièrement satisfaits de cette situation.

M. Desmarais: Les ports de l'Est ont expédié cette année 1.5 million de tonnes de moins que l'année dernière. Ne pensez-vous pas qu'il serait possible de maintenair la Voie maritime ouverte un peu plus longtemps si l'on pouvait résoudre le problème que pose la glace pour les centrales hydro-électriques?

M. Howie: Nous avons étudié cette question attentivement. Nos brise-glace cassent la glace en morceaux plus petits, qui risquent notamment d'endommager les pales des turbines, ce qui pose de graves dangers de pannes d'électricité pour le sud de l'Ontario et la partie septentrionale du centre des États-Unis.

Nous avons étudié la question très attentivement avant de décider de prolonger de trois jours la période de navigation et nous avons pensé que, pour ces trois jours supplémentaire, il n'y avait aucun problème. Si nous prolongions encore, nous risquerions de menacer les centrales hydro-électriques canadiennes et américaines. Cependant, nous allons continuer à étudier ce problème et je pense qu'avec 25 p. 100 des scientifiques du monde, nous devrions trouver une solution.

M. Desmarais: Oui. Il me semble que cette prolongation de trois jours est particulièrement arbitraire et que tout dépend

[*Text*]

weather. Are you contemplating keeping it open a little longer if the weather conditions permit?

Mr. Howie: The only reason we are closing it is because of weather conditions and those restraints. I would be quite delighted if we had no ice in the Seaway all winter. We shall continue to look at it and monitor it, as you suggest.

Mr. Desmarais: My understanding is that you have decided to implement Phase 3 of Seaway toll increases which will go into effect in the spring.

• 0940

Mr. Howie: The third phase of the seaway tolls will be reviewed by the Seaway Advisory Council. This council was announced in the Speech from the Throne and the creation of the council is presently in its formative stages. One of its terms of reference will be to examine the proposed third phase increase which is scheduled to take effect in 1980. In examining this third phase, they will have to recognize the terms and conditions of the existing international agreement between Canada and the United States.

Mr. Desmarais: Yes, but you are saying that the third phase will go ahead?

Mr. Howie: No, I am saying it is going to be studied by the Seaway Advisory Council and, depending on its recommendations, a determination will be made. I am saying that I am not going to prejudge their decision by making a decision before it is formed.

Mr. Desmarais: Yes. The Minister is aware, of course, that the seaway is actually operating at a profit? It has been doing that for some time, I think. It depends, of course, what you charge against the revenues, but I am looking at it from the point of view of the user pay concept of the department which you have been trying as a department to apply for a long time. I think that it is applied more in the seaway system than it is in any other part of the Department of Transport.

Mr. Howie: The principle of cost recovery has been with the department for some time. The seaway does not attempt to make a profit, as you have indicated, it attempts simply to beak even. It has had a very difficult time breaking even but I am not ashamed of its losses because I feel that the seaway performs a very vital development role in Canada's life and I feel that if we can move it into just a break-even position that is about the best we can do.

Mr. Desmarais: Well, I am talking about user pay. I think the marine field, particularly in the seaway area, returns more on each dollar spent than any other field of transport in Canada. Is that so?

Mr. Howie: That has not been my experience; no, I do not think so.

Mr. Desmarais: Well is that—I wonder if he . . .

Mr. Howie: You would like me to refer it to Mr. Normandeau?

Mr. Desmarais: Yes, please.

[*Translation*]

des conditions climatiques. Si celles-ci le permettent, envisagez-vous de maintenir la Voie ouverte plus longtemps?

M. Howie: Si nous la fermons, c'est uniquement à cause des conditions climatiques et des problèmes auxquels je viens de faire allusion. Je serais ravi bien sûr que la Voie maritime ne soit pas prise par les glaces pendant l'hiver. Comme vous l'avez proposé, nous allons continuer à étudier la situation.

M. Desmarais: J'ai appris que vous aviez décidé d'appliquer la Phase 3 de l'augmentation des tarifs de la Voie maritime et ce à compter du printemps prochain.

M. Howie: La phase trois des tarifs de l'Administration sera examinée par le Conseil consultatif de la Voie maritime. La création en a été annoncée dans le cadre du discours du trône et elle est actuellement en cours. Le Conseil aura notamment pour mandat d'examiner les augmentations de la troisième phase qui devraient être appliquées à partir de 1980. Dans le cadre de cet examen, le Conseil devra tenir compte des conditions de l'entente actuellement en vigueur entre le Canada et les États-Unis.

M. Desmarais: Oui, mais vous dites que la troisième phase va être appliquée, n'est-ce pas?

M. Howie: Non, je dis qu'elle sera étudiée par le Conseil consultatif de la Voie maritime et, qu'en fonction des recommandations de ce dernier, une décision sera prise. Je ne puis bien sûr pas préjuger de la décision que ce conseil prendra.

M. Desmarais: Oui. Le ministre sait sans doute que la Voie maritime est actuellement bénéficiaire et ce depuis quelque temps je pense. Bien sûr, tout cela dépend des tarifs imposés mais j'aimerais me placer dans la perspective du principe que le ministère essaie d'appliquer depuis longtemps, je veux parler du principe du paiement par l'utilisateur. Je pense qu'il s'applique dans le secteur de la Voie maritime plus que dans n'importe quel autre secteur du ministère des Transports.

M. Howie: Depuis quelque temps déjà, le ministère a pour principe de récupérer les coûts engagés. La Voie maritime ne cherche pas à réaliser des bénéfices, comme vous l'avez indiqué, elle cherche simplement à rentrer dans ses frais. Elle a éprouvé beaucoup de difficultés à ce propos mais je n'ai pas honte des pertes qu'elle a dû encourir; j'estime en effet qu'elle joue un rôle essentiel au progrès économique canadien et que si nous parvenons à atteindre le seuil de rentabilité, c'est tout ce que l'on peut demander.

M. Desmarais: Je vous parlais du principe du paiement par l'utilisateur. Dans le domaine des transports au Canada, le plus rentable est le secteur maritime et en particulier la Voie maritime. Pourquoi?

M. Howie: Ce n'est pas ce que j'ai pu constater; je ne le pense pas.

M. Desmarais: Eh bien est-ce . . . je me demande s'il . . .

M. Howie: Voulez-vous que je m'adresse à M. Normandeau?

M. Desmarais: Oui, s'il vous plaît.

[*Texte*]

Mr. Howie: Certainly. Mr. Normandeau.

Mr. Paul D. Normandeau (President, St. Lawrence Seaway Authority, Department of Transport): Mr. Chairman, when the seaway was refinanced two years ago or three years ago now, Cabinet gave a guideline to the seaway management that it should recover all operating costs, including depreciation. Also, it was to negotiate a revised agreement with the United States on tolls so that a return of 1 per cent on the investment of $625 million by the Canadian government in the seaway, would be paid each year. We are still working under this guideline and the agreement with the United States was negotiated in such a way that sufficient revenues will accrue to the seaway after the third phase in 1980, if it is to be implemented, that the return to the government will be paid at that time.

Mr. Desmarais: What kind of a depreciation charge do you take into account before arriving at that payment.

Mr. Normandeau: All our assets are depreciated according to accounting principles.

Mr. Desmarais: What accounting principles do you apply in this case?

Mr. Normandeau: A hundred years on our canals, 50 years on our locks and lesser life on other assets.

Mr. Desmarais: So you do take in that depreciation charge . . .

Mr. Normandeau: Yes, we do.

Mr. Desmarais: . . . even though you took in the financing charge. Thank you very much.

For my last question, I would like to change, Mr. Chairman, and go to the pilotage authority and find out from our friends here what are the areas of compulsory pilotage in the four pilotage areas and have they changed in the last three years.

• 0945

Mr. G. M. Sinclair (Administrator, Canadian Marine Administration, Department of Transport): I do not have all the detail on all the compulsory pilotage areas in Canada. I could submit that if the member wishes. Generally speaking, there is compulsory pilotage in all Canadian waters for foreign flag vessels. There is compulsory pilotage for Canadian flag vessels in the St. Lawrence River between Les Escoumains and the Montreal St. Lambert lock in the seaway. There is compulsory pilotage for Canadian flag vessels at varying ports in Atlantic Canada. Pilotage on the Great Lakes is optional for Canadian flag vessels. And in the same way pilotage for Canadian flag vessels in optional on the Pacific west coast.

Mr. Desmarais: I wonder if it would be possible to get a map showing these areas where we have compulsory and noncompulsory pilotage. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Desmarais.

[*Traduction*]

M. Howie: Très certainement. Monsieur Normandeau, s'il vous plaît.

M. Paul D. Normandeau (président, Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, ministère des Transports): Monsieur le président, la Voie maritime a fait l'objet d'une mesure de refinancement il y a deux ou trois ans; le Cabinet lui a donné une directive aux termes de laquelle elle devait récupérer tous ses frais d'exploitation, y compris l'amortissement. D'autre part, il y avait la question de la révision de l'entente sur les tarifs conclue avec les États-Unis en vue du versement chaque année d'un montant équivalent à 1 p. 100 des 625 millions de dollars que le gouvernement canadien a investis dans la Voie maritime. Nous suivons toujours cette directive et, aux termes de l'entente négociée avec les États-Unis, les recettes de la Voie maritime seront suffisantes après l'application de la phase trois en 1980, si tant est qu'elle est appliquée, et le gouvernement recevra ce qui lui est dû à ce moment-là.

M. Desmarais: Quel système utilisez-vous en matière d'amortissement pour arriver à ce type de paiement?

M. Normandeau: Tous nos avoirs sont amortis conformément aux principes comptables.

M. Desmarais: Quels sont les principes comptables que vous appliquez dans ce cas?

M. Normandeau: Cent ans pour les canaux, cinquante ans pour les écluses et un peu moins pour les autres avoirs.

M. Desmarais: Donc vous calculez l'amortissement . . .

M. Normandeau: Oui, c'est exact.

M. Desmarais: . . . bien que vous assumiez déjà les frais de financement. Je vous remercie beaucoup.

Monsieur le président, ma dernière question concernera le secteur du pilotage. Il y a quatre zones de pilotage; j'aimerais savoir quelles sont celles où le pilotage est obligatoire et s'il y a eu des modifications au cours des trois dernières années.

M. G. M. Sinclair (administrateur, Administration canadienne du transport maritime, ministère des Transports): Je n'ai pas tous les détails pour toutes les régions où le pilotage est obligatoire au Canada. Si le député le veut, je pourrai les lui fournir. De façon générale, le pilotage est obligatoire pour tous les navires battant pavillon étranger dans les eaux canadiennes. Pour les navires battant pavillon canadien sur le Saint-Laurent entre Les Escoumains et l'écluse Montréal-Saint-Lambert dans la voie maritime. Pour les navires battant pavillon canadien dans certains ports canadien de l'Atlantique. Le pilotage est facultif sur les Grands Lacs pour les navires battant pavillon canadien. Également, sur la côte ouest, dans le Pacifique, pour les navires battant pavillon canadien.

M. Desmarais: Serait-il possible d'obtenir une carte indiquant les régions où le pilotage est obligatoire et celles où il est facultatif? Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Desmarais.

[*Text*]

Mr. Lumley: On a point of clarification, Mr. Chairman.

The Chairman: Yes, Mr. Lumley.

Mr. Lumley: I apoligize for coming in late. I was not planning on speaking today because some of our members did not get a chance last week. Did I understand the Minister to say he has reversed himself on the seaway toll phase 3 increase since our meeting of two days ago?

Mr. Howie: No. You read your question about rollback and you read my answer and you will find that I got a different question today and a more precise answer. Do you have your copy of the blues?

Mr. Lumley: I have my copy of the blues.

Mr. Howie: All right. My answer to you was—you had a three-pronged question with three verbs in it, and my answer was that it would be a fair statement, and my answer would be yes, but it would be yes based on the facts that are known to me today. If the seaway council developed additional facts, then of course it would be changed. What I told the member today was that the bottom line is, as I told you last day, that this question is to be referred to the seaway council.

Mr. Lumley: You also said:

> We have no current plan to roll back the 1980 increase.

Mr. Howie: Rollback; now there is the difference. You talked about a rollback.

Mr. Lumley: Roll back the 1980 increase.

Mr. Howie: Right.

Mr. Lumley: I specifically spelled it out.

Mr. Howie: Right, and I answered you specifically, and you missed my point. I have no current plan to roll it back, but I am referring it to the seaway council and I will act on their recommendation. I cannot prejudge what the recommendation will be, so I cannot roll it back before they are even formed.

Mr. Lumley: Thank you.

M. Lapointe: Merci, monsieur le président.

Je dois dire que . . .

Mr. Lumley: It is another flip flop; that is what it is.

Mr. Howie: You are just inarticulate, Mr. Lumley.

The Chairman: Gentlemen, Mr. Lapointe.

M. Lapointe: Monsieur le président, je vais essayer d'être bref dans mes questions pour permettre, pendant mon 10 minutes, à M. Lumley de poursuivre cette importante question du changement de décision concernant l'augmentation des tarifs sur la Voie maritime du Saint-Laurent.

[*Translation*]

M. Lumley: Monsieur le président, je voudrais des clarifications.

Le président: Oui, monsieur Lumley.

M. Lumley: Veuillez m'excuser d'être arrivé en retard; je n'avais pas l'intention de parler aujourd'hui étant donné que certains Libéraux n'ont pu parler la semaine dernière. Le ministre a-t-il bien dit que depuis la réunion il y a deux jours, il avait changé d'avis sur la troisième phase de l'augmentation des tarifs de la voie maritime?

M. Howie: Non. Si vous relisez votre question et ma réponse, vous verrez qu'on m'a posé aujourd'hui une question différente et que j'ai donné une réponse plus précise. Avez-vous votre exemplaire des bleus?

M. Lumley: Oui.

M. Howie: Très bien. Vous avez posé une question à trois volets contenant trois verbes; je vous ai répondu que votre affirmation me semblait juste et que je répondrais oui, mais «oui» en fonction des renseignements que j'ai actuellement. Si le conseil de la voie maritime me donnait des renseignements supplémentaires, il est évident que ema réponse pourrait changer. J'ai donc répété aujourd'hui ce que je vous disais l'autre jour, qu'en définitive cette question devait être renvoyée au conseil de la voie maritime.

M. Lumley: Vous avez dit également:

> A l'heure actuelle, nous n'avons aucune intention de remettre à plus tard l'augmentation de 1980.

M. Howie: Remettre à plus tard; voilà la différence. Vous avez parlé de remettre à plus tard.

M. Lumley: De remettre à plus tard l'augmentation de 1980.

M. Howie: C'est ça.

M. Lumley: Je me suis exprimé très clairement.

M. Howie: Oui, et je vous ai répondu très clairement mais vous n'avez pas saisi ma réponse. Je n'ai pas l'intention, à l'heure actuelle, de remettre cette augmentation à plus tard, mais je renvoie la question au conseil de la voie maritime et j'agirai en fonction de ses recommandations. Le Conseil n'étant pas encore constitué, je ne peux prévoir quelle sera sa recommandation et ne peux donc actuellement remettre l'augmentation à plus tard.

M. Lumley: Merci.

Mr. Lapointe: Thank you, Mr. Chairman.

I must say that . . .

M. Lumley: On fait encore marche arrière; voilà ce qui se passe.

M. Howie: Vous ne savez tout simplement pas vous exprimer, monsieur Lumley.

Le président: Messieurs, monsieur Lapointe.

Mr. Lapointe: Mr. Chairman, I will try to make my questions brief so that Mr. Lumley can use part of my 10 minutes to follow up on this important question of the reversal of the decision on toll increases on the St. Lawrence Seaway.

[*Texte*]

J'aimerais revenir, monsieur le président, à une réponse qui a été donnée à mon collègue, M. Deniger, mardi dernier, concernant le quai de Pointe-au-Pic. J'ai été assez surpris de lire dans le compte rendu de cette réunion qu'on a dit que l'avenir du quai de Pointe-au-Pic était lié à un terminal forestier à cet endroit et que le terminal forestier pouvait aller soit à Québec, soit à Chicoutimi, soit à Pointe-au-Pic. La réponse semblait impliquer que c'est très très aléatoire.

Je m'étonne que l'avenir de ce port-là soit lié à un terminal forestier, alors que, en autant que j'en connaisse un peu du dossier, on voulait faire de Pointe-au-Pic un port régional entre Québec et Baie-Comeau et, également, on voulait en faire un port multimodal qui pourrait éventuellement servir dans trois ou quatre ans, lorsque SOQUEM sera prête à mettre en exploitation les mines de silice de Saint-Urbain. Ce port-là serait prêt à devenir, en plus d'un quai forestier et de vrac en général, un port de produits miniers.

Alors, je suis très étonné qu'on ait relégué aux oubliettes ce projet très important pour le développement d'une région mal en point économiquement, et aussi très important pour les entreprises qui œuvrent dans cette région-là.

Alors, j'aimerais avoir également plus de précisions en ce qui concerne ce fameux terminal forestier. A ma connaissance, deux études ont été complétées sur l'implantation d'un terminal forestier au port de Québec et nous n'avons entendu parler d'absolument rien depuis maintenant 6 mois. J'aimerais savoir où en sont rendus ces rapports. Est-ce qu'on a l'intention d'y donner suite avant la fin de l'année? Toujours dans le domaine portuaire, j'aimerais savoir également où en est rendu le projet de déménagement du port pétrolier de Chicoutimi qui devait être reconstruit en aval de l'endroit où il est présentement, soit en plein centre-ville, au pied de la rue Racine. On avait pensé ramener ce port pétrolier plus en aval, comme je le disais, sur la rivière Saguenay. Alors, j'aimerais savoir où en sont rendus ces trois dossiers.

• 0950

Mr. Howie: In referring to the forest products terminal at Pointe-au-Pic, you mentioned logging and I do not understand it.

Mr. Lapointe: I mentioned what?

Mr. Howie: You mentioned a logging terminal.

Mr. Lapointe: No, I did not.

Mr. Howie: The interpretation came through as logging. I am sorry.

Mr. Lapointe: I am referring in general to the development of the wharf at Pointe-au-Pic. At one time it was considered to install a regional port at Pointe-au-Pic, to have a marine structure there between Quebec and Baie Comeau because there is no important port between those two points. The future of the wharf at Pointe-au-Pic was not only linked to a forest products terminal, but was also linked to a mineral terminal for the silicium exploitation in a nearby town which would have to be exported through some point, so I would like to know if we have abandoned this concept of a regional port

[*Traduction*]

Mr. Chairman, I would like to come back to an answer given last Tuesday to my colleague Mr. Deniger about the wharf at Pointe-au-Pic. I was rather surprised to read in the minutes of that meeting that the future of the Pointe-au-Pic wharf was linked to a forest products terminal which could be built in Quebec City, Chicoutimi or Pointe-au-Pic. The answer gave the impression that the decision was very much up in the air.

I am surprised that the future of this port is linked to a forest products terminal; I know a little about this file, and Pointe-au-Pic was supposed to be turned into a regional port between Quebec City and Baie-Comeau; it was also intended to become a multi-modal port which could service the SOQUEM company when it is ready, in three or four years, to start operating the Saint-Urbain silicon mines. As well as a forest products and general bulk products wharf, this port would be ready to become a mining products port.

For this reason I am very surprised that this project has been confined to oblivion; a project which is very important to the development of a region whose economy is very weak, and also very important to the businesses opening up in the region.

I would also like to have more details on the notorious forest products terminal. To my knowledge, two studies were completed on the establishment of a forest products terminal at the Quebec City port; we have heard absolutely nothing more about them for the past six months. I would like to know what has been done with these reports. Is there any intention to follow up on them before the end of the year? To stick to the field of ports, I would also like to know what has been done in the project to move the Chicoutimi petroleum products port, which was to be rebuilt downstream from where it now is, right downtown, at the bottom of Racine Street. As I said, there was talk of moving this petroleum products port further downstream, on the Saguenay River. I would like to know what has been done in these three files.

Mr. Howie: Lorsque vous avez parlé du terminal forestier à Pointe-au-Pic, vous avez parlé d'exploitation forestière; et je ne sais pas pourquoi.

M. Lapointe: J'ai parlé de quoi?

M. Howie: Vous avez parlé d'un terminal d'exploitation forestière.

M. Lapointe: Non, ce n'est pas cela.

M. Howie: Je suis désolé mais c'est ce que j'aurais compris.

M. Lapointe: Je parle de façon générale du développement du quai à Pointe-au-Pic. A un moment, on pensait installer un port régional à Pointe-au-Pic, une infrastructure maritime entre Québec et Baie Comeau, parce qu'à l'heure actuelle il n'y a pas de port important entre ces deux points. L'avenir du quai à Pointe-au-Pic était lié non seulement au terminal forestier mais également à un terminal minéral pour l'exploitation de silice dans une ville voisine qui nécessiterait un port d'exportation. Je veux savoir si l'on a abandonné l'idée d'un port régional à Pointe-au-Pic et si l'avenir de ce port est

[*Text*]

for Pointe-au-Pic and if the future of this port is entirely linked with the forest products terminal. Also, I asked a few questions about Chicoutimi in Quebec.

Mr. Howie: Pierre, do you want to deal with that Chicoutimi oil aspect of it and then I will get back to the general part?

The Chairman: Mr. Franche.

Mr. Pierre A. H. Franche (Chairman, National Harbours Board): Thank you, Mr. Chairman.

En ce qui concerne le déménagement des installations pétrolières dans le port de Chicoutimi, nous sommes dans le moment à terminer un rapport sur le plan d'ensemble du port de Chicoutimi et de la Baie-des-Ha! Ha!, il devrait être prêt d'ici environ deux mois. Il y a déjà un bon moment que nous travaillons là-dessus, afin d'évaluer divers emplacements pour la construction d'un quai qui remplacera celui de Chicoutimi.

Quant aux compagnies pétrolières elles-mêmes, je dois dire qu'elles ont toutes des baux à court terme, soit d'un an ou deux ans au plus. Évidemment, si certaines d'entre elles veulent déménager, elles peuvent le faire, quelques-unes l'ont déjà fait au quai de Pointe-à-l'Islet. Si d'autres veulent descendre dans la Baie-des-Ha! Ha!, bien, cela fait partie du plan d'ensemble dans le moment. Donc, il y a une possibilité pour ceux qui veulent déménager volontairement à un autre endroit. Il y a eu aussi dans le projet de réaménagement du centre-ville de Chicoutimi, la question du boulevard Larmarche. Je me permets, d'en parler monsieur le président, parce que je pense que cela touche tout le problème du déménagement des quais pétroliers, Quant au boulevard Lamarche, nous avons indiqué à un certain moment que nous étions prêts à envisager de céder l'emprise pour le boulevard Lamarche qui était nécessaire, mais, évidemment, il y avait certaines entreprises commerciales qui devraient être déménagées ailleurs. En ce qui nous concerne, ce serait la responsabilité des autorités municipales de voir à ce que des arrangements soient faits, particulièrement en ce qui regarde le commerce du bois, qui ne vit pas nécessairement du port du tout. Donc, pour conclure la réponse à la question, nous sommes toujours prêts. Le financement du projet lui-même appartient à d'autres, nous avons des baux à court terme, il y a des sites alternatifs et, lorsque le plan d'ensemble du port de Chicoutimi et de la Baie-des-Ha! Ha! sera complété, on aura peut-être une meilleure réponse à savoir où les installations portuaires devront aller.

• 0955

M. Lapointe: Est-ce qu'il n'y avait pas un site alternatif déjà choisi, il y a dix mois?

M. Franche: Il y a deux ou trois sites et c'est justement la question qu'on pose aux consultants: quels sont les sites alternatifs choisis? Un de ceux-là a fait l'objet d'une option de l'entreprise privée. Ce serait évidemment à l'entreprise privée, si c'était le cas, possiblement de faire certains de ses développements à elle, . . . Mais on veut voir, dans le plan d'ensemble, quels sont nos sites possibles, parce que je ne crois pas qu'on puisse se limiter à un seul site.

[*Translation*]

entièrement lié au terminal forestier. J'ai également posé quelques questions sur Chicoutimi et Québec.

Mr. Howie: Pierre, est-ce que vous pouvez répondre pour ce qui est du pétrole à Chicoutimi; je reviendrai par la suite à la question fondamentale.

Le président: Monsieur Franche.

M. Pierre A. H. Franche (président, Conseil des ports nationaux): Merci, monsieur le président.

As far as moving the petroleum products facilities in the Chicoutimi port is concerned, we are now completing an over-all report on the port and Ha Ha Bay; this report should be ready within the next two months. We have already been working on it for quite a while assessing various sites for the construction of a wharf to replace the Chicoutimi one.

As for the oil companies themselves, I should say that they all have short-term leases, either one or, at the most, two-year leases. Of course, if some of them want to move, they can do so; some have already moved to the Pointe-à-l'Islet wharf. If others want to move down to Ha Ha Bay, that falls into the present general plan. So provision has been made for those who want to move voluntarily to another site. The question of Lamarche Boulevard has also been discussed in reference to the downtown Chicoutimi reorganization project. I mention this, Mr. Chairman, because I think it is related to the entire problem of moving the petroleum products wharves. As for Lamarche Boulevard, we did say at one time that we were ready to consider releasing our hold on the space necessary on Lamarche Boulevard; obviously, there were several businesses which would have had to be moved elsewhere. As far as we are concerned, it would be up to the municipal authorities to see to the arrangements, especially as far as the lumber trade is concerned, so it does not necessarily depend on the port at all. So, to conclude my answer to your question, we are still ready. Others are responsible for the financing of the project itself, we have short-term leases, there are optional sites, and when the over-all Chicoutimi port and Ha Ha Bay plan is completed, we may have a better answer to the question of where the port facilities will go.

Mr. Lapointe: Was not an alternative site already chosen ten months ago?

Mr. Franche: There are two or three sites and this is precisely the question we are asking the consultants: which optional sites have been chosen? One of the sites was optioned by private enterprise. If that were the case, it would obviously be up to that private business to effect its own developments, . . . But we want the over-all plan to show which sites are our alternatives, because I do not think we can limit ourselves to a single site.

[*Texte*]

M. Lapointe: Est-ce qu'une décision n'y avait pas été prise au sujet d'un site il y a dix mois?

M. Franche: Je ne crois pas, monsieur le président, qu'il y avait un site choisi. Il y avait des sites préférés si on peut dire, il y avait des sites préférés sous option.

M. Lapointe: J'ai l'impression, monsieur le président, qu'à l'heure actuelle, devant les coupures inconsidérées du Conseil du Trésor, on assiste malheureusement à des retards dans certains projets qui sont extrêmement importants pour le développement économique et régional. On refait des études, on repart de plans d'ensemble qui vont durer deux mois alors qu'une étude de plan d'ensemble avait déjà été faite en janvier, février et mars.

Alors, j'en suis très étonné et j'aimerais savoir si c'est la même chose qui se passe au sujet du port de Québec. Alors, qu'a-t-on fait du rapport de l'Association des producteurs de bois de sciage du Québec qui ont proposé un terminal forestier pour Québec? Qu'a-t-on fait de l'étude de la compagnie Reid pour un terminal forestier à Québec?

The Chairman: Your last question, Mr. Lapointe.

Mr. Lapointe: I have so many, Mr. Chairman.

The Chairman: I know.

Mr. Howie: I have some more information here for you on Pointe-au-Pic. Do you want me to go on with Quebec, or would you like me to finish off with Pointe-au-Pic?

Mr. Lapointe: Pointe-au-Pic.

Mr. Howie: Okay. It goes like this. After the department had extensive discussion with the users and the preliminary technical analysis by the Department of Public Works, three basic alternatives were developed along with the preliminary cost estimates—and I will give these to you. For forest products only it would cost $10.3 to $16 million. The next alternative was bulk product only, which would cost $8 million to $12 million; and then the combined forest and bulk products, both, would cost from $16 million to $18 million.

Now those are estimates. In December 1978 Public Harbours officials wrote to Jex, Houston Aggretate and Donohue, St. Félicien, and asked them to identify the volumes and types of commodities they would ship over a new facility at Pointe-au-Pic. We have had no reply from these companies regarding the requirements, and we have come to the assumption, for the time being, they are not interested in a commitment to utilize the proposed facilities.

So the development is in a holding pattern. It is still on the list. It has not been turned down, but there is no real drive to go ahead. The project has been suspended and put in this holding pattern by Transport Canada as of May 1979 until the situation appears more promising for the development of new facilities in the area.

Early in October of this year a delegation from Forrestville met Mr. Noel of the Minister's office to express their support for the project, and since that there has been no further

[*Traduction*]

Mr. Lapointe: Was no decision made on a site ten months ago?

Mr. Franche: Mr. Chairman, I do not think a site was chosen. There were preferred sites, if you will, there were preferred sites under option.

Mr. Lapointe: Mr. Chairman, I have the impression that at the present time, given the hasty cuts imposed by Treasury Board, there have unfortunately been delays in certain projects which are extremely important to economic and regional development. Studies are being redone, over-all plans which will cover two months are being started up, while an over-all planned study had already been done in January, February and March.

I am very surprised about this and I would like to know whether the Quebec City port is being handled in the same way. What has been done with the report produced by the *Association des producteurs de bois de sciage du Québec* proposing a forest products terminal for Quebec City? What has been done with the Reed Company study on a Quebec City forest products terminal?

Le président: C'est votre dernière question, monsieur Lapointe.

M. Lapointe: J'ai tellement de questions, monsieur le président.

Le président: Je le sais.

M. Howie: J'ai d'autres renseignements au sujet de Pointe-au-Pic. Voulez-vous que je passe à Québec ou préférez-vous que je termine ma réponse sur Pointe-au-Pic?

M. Lapointe: Pointe-au-Pic.

M. Howie: D'accord. Voilà la situation. Le ministère a eu des entretiens très suivis avec les utilisateurs et le ministère des Travaux publics a fait l'analyse technique préliminaire; ensuite, trois options fondamentales ont été arrêtées et les devis pertinents préparés—les voici. Si le terminal n'était utilisé que pour les produits forestiers, cela coûterait de 10.3 à 16 millions de dollars. La deuxième option était pour les produits en vrac seulement, ce qui coûterait de 8 à 12 millions de dollars; enfin, pour les produits forestiers et les produits en vrac, le coût serait de 16 à 18 millions de dollars.

Ce sont là bien sûr des prévisions. En décembre 1978, des hauts fonctionnaires des ports publics ont écrit à Jex, Houston Aggregate et Donohue, St-Félicien, pour leur demander quel volume et quelles sortes de produits expédieraient leurs sociétés s'il y avait de nouvelles installations portuaires à Pointe-au-Pic. Étant donné que nous n'avons pas reçu de réponse de ces sociétés, nous avons conclu que, pour l'instant, elles ne voulaient pas s'engager à utiliser les installations proposées.

Ces projets sont donc en suspens. Ils sont encore sur notre liste. On ne les a pas abandonnés, mais on ne se sent pas réellement poussés à agir. Le projet a donc été suspendu par Transports Canada en mai 1979 en attendant que la situation semble plus favorable au développement des installations dans la région.

Au début d'octobre 1979, M. Noel, du Bureau du ministre, a reçu une délégation de Forrestville qui venait exprimer son appui pour ce projet mais il n'y a rien eu depuis. Je ne pense

[*Text*]

development. I do not think we could ever approach full cost recovery on a project of this kind, nor do I think we should try. I think there has to be an element related to development for which cost recovery cannot be applicable, and I think that aspect of the policy might be helpful.

Mr. Lapointe: If you permit a sentence, Mr. Chairman.

Mr. Chairman: Yes.

M. Lapointe: Je peux conclure des remarques du ministre que le projet a été . . . As he said in English, suspended in mid-1979; so I understand it has been suspended after May 22. Je voudrais mentionner au ministre que les chiffres ou les prévisions de montants auxquels arrivent les Travaux publics, . . . Je n'ai pas de conseils à donner au ministre parce qu'il est plus «connaissant» que moi en la matière, mais je voudrais lui dire qu'il est très facile pour des fonctionnaires qui font leur travail le plus honnêtement possible et avec le plus d'énergie possible d'essayer de gonfler des prévisions budgétaires pour rendre les chiffres tellement impressionnants qu'aucun ministre n'ose réaliser des projets aussi importants pour des régions défavorisées.

• 1000

The Chairman: Thank you, Mr. Lapointe. Mr. Baker.

Mr. Baker (Gander-Twillingate): Thank you, Mr. Chairman. First of all, I want to congratulate the new Minister. Certainly from what I have seen so far he appears to be throwing his weight around in certain areas and acting as he suspects he should act, especially concerning certain projects and certain activities that he is particularly interested in, coming from the province that he comes from.

Mr. Chairman, in the statement from the Minister, he says that:

> There are no new major Coast Guard capital expenditures forecasted . . . which indicates the Marine Administration is practising the restraint required at this time.

I would like to ask the Minister how this cruel and unjustified restraint program instituted, by a cruel and unjustified Treasury Board under this administration, has affected his department. And I would like to ask him whether or not he is aware that since this administration has taken over we have had instances of lay-offs that were not permitted under the previous administration, instances where you have had people employed by the Coast Guard with 26 years of experience, 26 years of experience, and they received their walking papers.

Perhaps the experts here from the Coast Guard could inform the Committee why this decision was taken after the previous administration lost power and why it appeared to me that both the officials and the Cabinet ministers concerned from those particular provinces—and I recall the classic example of Newfoundland, where the Minister of Finance and the Minister of Fisheries made this great announcement to the media that the Bonavista Loran Station, and that is not in my riding, Mr. Minister, was terminated and the employees would

[*Translation*]

pas que nous puissions ni ne devions jamais faire nos frais dans ce genre de projet. Le développement demande un minimum pour lequel on ne peut à mon avis appliquer le principe de recouvrement des frais; qu'il faut en tenir compte dans l'élaboration des politiques.

M. Lapointe: Me permettez-vous une phrase monsieur le président?

Le président: Oui.

Mr. Lapointe: From the Minister's remarks, I assume that the project has been . . . Comme il disait en anglais, suspendu au milieu de 1979; je suppose que c'est après le 22 mai. I would like to mention to the Minister that the figures or estimates of amounts prepared by Public Works . . . I do not want to give advice to the Minister because he is more knowledgeable than I am in the matter, but I would like to tell him that it is very easy for civil servants doing their job as honestly as possible and with as much energy as possible to try to inflate estimates to such an extent that the figures become so impressive that no department dares to carry out such large projects for the have-not regions.

Le président: Merci, monsieur Lapointe. La parole est à M. Baker.

M. Baker (Gander-Twillingate): Merci, monsieur le président. Tout d'abord, permettez-moi de féliciter le nouveau ministre. D'après ce que j'ai pu constater jusqu'à présent, il semble chercher à s'imposer dans certains domaines et à agir comme il estime devoir le faire, notamment à propos de plusieurs projets qui l'intéressent tout particulièrement, compte tenu de sa province d'origine.

Monsieur le président, dans sa déclaration, le ministre précise que:

> Aucune nouvelle dépense d'immobilisation importante n'est prévue en ce qui concerne la Garde côtière . . . ce qui indique que l'Administration du transport maritime applique les mesures d'austérité requises à l'heure actuelle.

J'aimerais demander au ministre quelles ont été les incidences sur son ministère de ce programme d'austérité cruel et injustifié qu'a appliqué le conseil du Trésor tout aussi cruel et injustifié du présent gouvernement. J'aimerais également qu'il nous précise s'il sait que, depuis que le nouveau gouvernement est au pouvoir, il y a eu des cas de licenciement que n'aurait pas autorisé le gouvernement précédent; des cas où des employés de la Garde côtière qui avaient 26 années de service ont reçu leur lettre de licenciement.

Les spécialistes de la Garde côtière ici présents pourront peut-être dire au Comité pourquoi cette décision a été prise après que le précédent gouvernement eut perdu le pouvoir et pourquoi, me semble-t-il, les fonctionnaires et les ministres du Cabinet représentant ces provinces . . . Je me souviens de cet exemple classique concernant Terre-Neuve; le ministre des Finances et le ministre des Pêches ont annoncé aux média que la sation Loran de Bonavista, et ce n'est pas là ma circonscription, monsieur le ministre, allait être fermée et que les

[*Texte*]

be laid-off, all of them with 26 years of experience with the federal government, losing their pension rights because of automation, they claim—why the decision was taken after the previous government lost power, why they bragged about it publicly and what the position of the Coast Guard is regarding these employees, not just from the point of view of automation, that great excuse, but also from the human point of view?

And is it correct that plans have been shelved recently, in the last couple of months, for other Loran stations on the East Coast. Mr. Minister, as I said at the beginning, I congratulated you on certain activities, and I want to ask you, because that will probably take up the majority of my time, what your feelings are concerning ministerial interference with Crown corporations and whether or not you, yourself, Mr. Minister, have interfered with the operations of CN Marine on the East Coast recently. But I would like to get into that first question, first of all.

An hon. Member: What was the question, George?

The Chairman: Gentlemen, one meeting at a time. Mr. Minister.

Mr. Howie: Well, the precious question. I am sure, Mr. Baker, you will be pleased to hear that at no time have I had any discussion with officials of CN Marine in which the word "Newfoundland" or the transfer of employees to or from Newfoundland was ever discussed. This was confirmed to my staff last night. I suggest that you also call the President of the CN Marine and he will confirm it to you, and if you want to apologize for that stupid press release, I will be glad to accept it.

• 1005

Some hon. Members: Hear, hear.

Mr. Howie: Now, on the question of the scope-watchers—I am assuming that is what you are referring to—in Newfoundland, I feel very badly about their being laid off. Their jobs were classed as redundant and both the former government and this government repeatedly asked the coast guard to keep them on and try to find other work for them. My advice is that, after having tried for one year, and having delayed the layoffs, and having obtained contract work for them with other departments, because the five persons involved refused to relocate in Newfoundland to other jobs that, in desperation, the coast guard gave up the search and had to abandon it. Now, I would be very happy to let you pursue this with my officials who are here today; you would like to, but that is the position on it. I am assuming that you are referring to the five scope-watchers. Am I correct in that?

Mr. Baker (Gander-Twillingate): Yes, Mr. Minister, I was talking about that. In the case that I mentioned, the five scope-watchers perhaps the coast guard . . .

Mr. Howie: Well, excuse me, I should say that if you did not want to mention their names and wanted to particularize, we would be very happy to talk to you privately about it.

[*Traduction*]

employés allaient être licenciés, des employés qui avaient 26 années de service auprès du gouvernement fédéral, des employés qui allaient perdre leur droit à la retraite à cause de l'automation . . . Pourquoi donc cette décision a-t-elle été prise après que le précédent gouvernement eut perdu le pouvoir, pourquoi s'en vantait-on publiquement et quelle est la position de la Garde côtière à propos de ces employés, non pas seulement du point de vue de l'automation, belle excuse, mais aussi du point de vue humain?

Est-ce exact que, ces derniers mois, on a mis de côté des plans relatifs à la création d'autres stations Loran sur la côte est? Monsieur le ministre, tout à l'heure je vous ai félicité pour certaines de vos activités et j'aimerais donc vous demander, et la réponse prendra probablement presque tout le temps qui m'est imparti, ce que vous pensez de l'ingérence ministérielle dans les affaires des sociétés de la Couronne et si vous-même, monsieur le ministre, vous ne vous êtes pas ingéré récemment dans les affaires de la CN Marine sur la côte est. J'aimerais que vous répondiez à cela en premier.

Une voix: De quelle question s'agit-il?

Le président: Messieurs, une séance à la fois. Monsieur le ministre, vous avez la parole.

M. Howie: Passons donc à cette précieuse question. Monsieur Baker, je suis certain que vous serez heureux d'apprendre que jamais, dans le cadre de mes entretiens avec des responsables de la CN Marine, avons-nous parlé du transfert d'employés vers Terre-Neuve ou depuis Terre-Neuve. Cela fut confirmé hier soir à mes collaborateurs. Appelez également le président du CN Marine Inc. qui vous le confirmera. Si par ailleurs vous voulez présenter des excuses pour ce communiqué de presse insensé, je les accepterais volontiers.

Des voix: Bravo.

M. Howie: Je suppose que vous faites allusion aux surveillants de touées à Terre-Neuve. Je regrette vivement leur mise à pied. Leurs emplois ont été déclarés superflus et notre gouvernement, tout comme le gouvernement précédent, a demandé à plusieurs reprises au garde-côte de leur trouver du travail. On me dit qu'après un an d'efforts, après avoir retardé leurs mise à pied et obtenu pour eux des contrats auprès d'autres ministères, les cinq personnes en cause ont refusé d'aller ailleurs à Terre-Neuve; en désespoir de cause, le garde-côte a abandonné la bataille. Vous pouvez poser des questions aux représentants du Ministère qui sont ici aujourd'hui mais je vous ai donné la version officielle des faits. Vous faisiez bien allusion aux cinq surveillants de touées, n'est-ce pas?

M. Baker (Gander-Twillingate): Oui, monsieur le ministre. Dans le cas qui nous occupe, les cinq surveillants . . .

M. Howie: Excusez-moi. Si vous désirez ne pas citer leurs noms, nous sommes tout disposés à en parler en privé avec vous.

[*Text*]

Mr. Baker (Gander-Twillingate): No. I think, Mr. Minister, it is too late. The decision has been taken.

Mr. Howie: Yes.

Mr. Baker (Gander-Twillingate): And they have been offered contractual work with the federal Department of the Environment.

As I mentioned before, it amazes me. I do not know how extensive this is. Certainly, under the previous administration this was not permitted to happen, but it certainly happened under this administration, and, as well, the Cabinet ministers involved bragged about it. But I am interested in what . . .

Mr. Ferguson: Mr. Chairman, . . .

The Chairman: Order. Mr. Ferguson, do you have a point of order?

Mr. Ferguson: Well, you know, I am a Maritimer and I get embarrassed when Maritimers are.

The Chairman: Mr. Ferguson, on a point of order. Either that or have your conversation . . .

Mr. Baker (Gander-Twillingate): I wonder if the coast guard could verify that plans for any further Loran stations have been shelved, say, for the Labrador Coast. Take that first.

The Chairman: Is that Loran-A or Loran-C?

Mr. Baker (Gander-Twillingate): Either one.

The Chairman: Coast Guard, he has asked you a question.

Mr. G. M. Sinclair (Administrator, Canadian Marine Administration, Department of Transport): There is a long-term plan to phase out Loran-A on the East Coast of Canada and to phase in Loran-C navigation systems, and we will be working over the next approximately four years on that kind of project.

Mr. Baker (Gander-Twillingate): But phasing out?

Mr. Sinclair: Phasing out Loran-A and replacing it with Loran-C.

Mr. Baker (Gander-Twillingate): So, in other words, where you are phasing out you are phasing in. Is that right?

Mr. Sinclair: Perhaps in different locations; you have one navigation system out and another one in.

Mr. Baker (Gander-Twillingate): Are you saying that there . . .

The Chairman: Your last question, Mr. Baker.

Mr. Baker (Gander-Twillingate): It is my last question, Mr. Chairman.

The Chairman: all right.

Mr. Baker (Gander-Twillingate): The Minister says, Mr. Chairman, and you might be interested in this. He says:

> No discussions with any of the Crown corporations regarding movement of employees . . .

My last question to the Minister is is he aware that 78 per cent all CN Marine activities take place in and out of Newfound-

[*Translation*]

M. Baker (Gander-Twillingate): Ce sera pas nécessaire. C'est trop tard car la décision a déjà été prise.

M. Howie: C'est juste.

M. Baker (Gander-Twillingate): On leur a donc offert des contrats auprès du ministère fédéral de l'Environnement.

Comme je l'ai déjà dit, c'est renversant. Je ne me rends pas compte de toute l'ampleur de la situation mais le gouvernement précédent n'aurait jamais permis qu'une telle chose se produise. Le gouvernement actuel est passif et les ministres responsables s'en vantent. Je m'intéresse . . .

M. Ferguson: Monsieur le président . . .

Le président: A l'ordre. Monsieur Ferguson, voulez-vous invoquer le Règlement?

M. Ferguson: Je suis moi-même des Maritimes et je suis mal à l'aise quand des gens des Maritimes . . .

Le président: Monsieur Ferguson, vous pourrez faire un rappel au Règlement mais n'outrepassez pas . . .

M. Baker (Gander-Twillingate): Est-ce que le garde-côte pourrait vérifier si le projet de construction d'autres stations Loran a été abandonné sur la côte du Labrador? Voilà pour une première question.

Le président: S'agit-il d'une station Loran A ou C?

M. Baker (Gander-Twillingate): L'une ou l'autre.

Le président: Monsieur le garde-côte, on vous a posé une question.

M. G. M. Sinclair (administrateur, Administration canadienne du transport maritime, ministère des Transports): Sur la côte est, selon un projet à long terme, on doit remplacer Loran A par Loran C. Nous envisageons une période de quatre ans pour ce projet.

M. Baker (Gander-Twillingate): Il s'agit donc d'abandonner une station, n'est-ce pas?

M. Sinclair: Oui, d'abandonner Loran A et de remplacer le système par une station Loran C.

M. Baker (Gander-Twillingate): C'est donc bien un remplacement?

M. Sinclair: A des endroits différents peut-être mais l'une remplacera l'autre.

M. Baker (Gander-Twillingate): Dois-je comprendre . . .

Le président: Ce sera votre dernière question, monsieur Baker.

M. Baker (Gander-Twillingate): C'est ma dernière question, monsieur le président.

Le président: Très bien.

M. Baker (Gander-Twillingate): Le ministre a dit ceci, qui vous intéressera peut-être:

> Aucun entretien avec les représentants des sociétés de la Couronne au sujet du déplacement d'employés . . .

Le ministre sait-il que 78 p. 100 des activités de CN Marine Inc. intéressent Terre-Neuve et que le soit-disant plan direc-

[*Texte*]

land and that the supposed master plan announced one and one-half years ago involved profit centres in Halifax, in St. John's, Newfoundland and in Moncton? And I am very surprised to hear that the Minister has not interfered with that planned organization of CN Marine.

Mr. Howie: Well, I do not think the hon. member should be so surprised. I told him just one moment ago that I had no discussions with CN Marine related to persons being transferred to Newfoundland at all. I do not know why I should have.

Mr. Baker (Gander-Twillingate): You stopped them from going to Halifax.

Mr. Howie: I beg your pardon?

Mr. Baker (Gander-Twillingate): You stopped them from going to Halifax.

Mr. Howie: No, I did not stop them from going to Halifax. Again, you are mistaken, Mr. Baker. I really wish you would wisen up and get your facts straight.

Mr. Baker (Gander-Twillingate): I am asking you a question.

Mr. Howie: Well, I am answering it and I want you to listen to the answer. Seven claims department employees are going from Moncton to Halifax to join the legal department there as they should. They have not been stopped; they are going.

Mr. Baker (Gander-Twillingate): I see. What about your Newfoundland movement of employees?

Mr. Howie: I do not know a thing about the Newfoundland movement.

• 1010

Mr. Baker (Gander-Twillingate): Well, you had better read back the Committee report of a year and a half ago, Mr. Minister.

Mr. Howie: I wish you would start to do a little reading, Mr. Baker.

Mr. Baker (Gander-Twillingate): If you read it you would see what I am talking about.

The Chairman: Order, order. A little bit of order, please, would be appreciated by the Chair.

Thank you, Mr. Baker. I have Mr. Dionne and then Mr. Skelly.

Mr. Dionne (Northumberland-Miramichi): Mr. Chairman, on my first opportunity to question the Minister of State for Transport and a fellow member from New Brunswick, I would like to take the opportunity to congratulate him again on his appointment and wish him well.

I want to follow up this morning some of the questions that have been asked with regard to the Seaway tolls, and I refer to the previous meeting, when the Minister said:

> The complicating factors are that the final phase of the increase is reflected in an international agreement and the ultimate decision would be on whether it would be finan-

[*Traduction*]

teur annoncé il y a 18 mois profitera à Halifax, à Saint-Jean (Terre-Neuve) et à Moncton? Je m'étonne que le ministre ne soit pas intervenu auprès de CN Marine à ce propos.

M. Howie: Le député ne devrait pas s'étonner. J'ai dit il y a un instant que je n'avais pas consulté les représentants de CN Marine en ce qui a trait aux employés qui seraient mutés à Terre-Neuve. Je ne vois pas pourquoi je l'aurais fait.

M. Baker (Gander-Twillingate): Vous les avez empêchés d'aller à Halifax.

M. Howie: Que me dites-vous?

M. Baker (Gander-Twillingate): Vous les avez empêchés d'aller à Halifax.

M. Howie: Jamais de la vie! Vous vous trompez de nouveau, monsieur Baker. Il serait temps que vous vérifiez les faits que vous avancez.

M. Baker (Gander-Twillingate): Je vous pose une question.

M. Howie: Je vais y répondre et écoutez-moi bien. Sept employés du Service des réclamations seront mutés de Moncton à Halifax pour se joindre au service juridique qui se trouve là-bas. Nous ne les empêchons donc pas d'y aller puisqu'ils y vont.

M. Baker (Gander-Twillingate): Je vois. Mais qu'en est-il de la mutation des employés à l'intérieur de Terre-Neuve même?

M. Howie: Je ne sais rien de cela.

M. Baker (Gander-Twillingate): Vous feriez peut-être bien de lire le rapport du comité d'il y a 18 mois.

M. Howie: J'aimerais que vous-même vous fassiez un peu de lecture monsieur Baker.

M. Baker (Gander-Twillingate): Si vous le lisiez, vous comprendriez de quoi je parle.

Le président: A l'ordre, je vous en prie.

Merci monsieur Baker. La parole est à M. Dionne et ce sera ensuite à M. Skelly.

M. Dionne (Northumberland-Miramichi): Monsieur le président, c'est la première occasion que j'ai de poser des questions au ministre d'État chargé des transports qui est un concitoyen du nouveau Brunswick. J'en profite donc pour le féliciter de sa nomination et lui souhaiter beaucoup de succès.

Je voudrais reprendre la question du péage sur la voie maritime et m'en référer aux propos que le ministre a prononcé au cours d'une séance précédente:

> Ce qui complique les choses, c'est que l'augmentation devra être faite, en dernier ressort, par le biais d'un accord international. En définitive, il faudra voir si la

[*Text*]

cially possible, given the requirement of the Seaway, to endeavour to make ends meet and to balance its books.

And just previous to that, Mr. Minister, you said:

We have no current plans to roll back the April, 1980 increase.

Mr. Howie: No, 1980.

Mr. Dionne (Northumberland-Miramichi): 1980, I am sorry.

My prediction would be quite frankly that it would not be possible . . .

Mr. Howie: There is more before that, sir. You left a sentence out.

We have, however, plans to form a St. Lawrence Seaway Advisory Council and I would expect that that would be a subject for discussion on the part of the Council.

And then you come to, "The complicating factors are . . ."

Mr. Dionne (Northumberland-Miramichi): Okay, what I want to know is when that council will be appointed?

Mr. Howie: Very soon.

Mr. Dionne (Northumberland-Miramichi): It will be appointed in time to re-assess the 1980 toll structure?

Mr. Howie: That is the objective. It is a very high priority. In fact, your critic received an offer to nominate somebody to the board of it.

Mr. Dionne (Northumberland-Miramichi): That is not a bad idea.

Mr. Howie: I think it is a good idea.

Mr. Dionne (Northumberland-Miramichi): What about the international agreement?

Mr. Howie: They would have to have a look at the international agreement when they assess it to determine what effect it would have and whether they would be able to do it. My own off-the-top-of-my-head feeling is that because of the international agreement there would be financial implications, but I do not think it would break the international agreement to do it. But that is something which should be looked at by legal people and be looked at by the council.

Mr. Dionne (Northumberland-Miramichi): So it is fair to say at this point that you do not know whether the increase will go ahead or not.

Mr. Howie: That is fair. Your friend there has another question.

Mr. Dionne (Northumberland-Miramichi): No, no, I want to refer then to the statement I started to read a minute ago, when you said

My prediction would be quite frankly that it would not be possible to delete that April, 1980 increase.

in previous testimony.

Mr. Howie: I said my answer to Mr. Lumley's question would be yes, based on the facts known to me today. But if the Seaway council developed additional facts then, of course, it would be changed. That is the purpose of the Seaway council.

[*Translation*]

proposition est viable du point de vue financier, étant donné les caractéristiques de la voie maritime, le souci de joindre les deux bouts et de faire balancer les bilans.

Un peu avant, monsieur le ministre, vous disiez:

Pour l'instant, nous n'envisageons pas de renoncer à l'augmentation d'avril 1980.

M. Howie: Celle de 1980.

M. Dionne (Northumberland-Miramichi): Excusez-moi, je dis bien 1980.

A mon avis, il ne serait pas possible . . .

M. Howie: Vous omettez une phrase.

Nous envisageons néanmoins de former un conseil consultatif de la voie maritime St-Laurent et je présume que cette question sera discutée par le conseil.

Et c'est là que je dis «ce qui complique les choses ici . . .»

M. Dionne (Northumberland-Miramichi): J'aimerais savoir quand les membres de ce conseil seront nommés?

M. Howie: Très bientôt.

M. Dionne (Northumberland-Miramichi): Le seront-ils à temps pour réévaluer la structure tarifaire de 1980?

M. Howie: C'est le but. C'est très prioritaire. En fait, le critique de votre parti a été pressentie pour la nomination d'un représentant au conseil.

M. Dionne (Northumberland-Miramichi): Ce n'est pas une mauvaise idée.

M. Howie: Je pense que c'est une bonne idée.

M. Dionne (Northumberland-Miramichi): Et qu'advient-il de l'accord international?

M. Howie: Le conseil devra l'évaluer afin de déterminer si sa mise en œuvre serait possible. De prime abord, j'ai l'impression que l'accord international aurait des implications financières mais qu'il ne serait pas nécessaire de le rompre. Ce sera aux experts juridiques et au conseil de se pencher sur cette question.

M. Dionne (Northumberland-Miramichi): On peut donc dire que pour l'instant vous ne savez pas si l'augmentation sera appliquée ou non, n'est-ce pas?

M. Howie: C'est cela. Mais votre collègue a une autre question à poser.

M. Dionne (Northumberland-Miramichi): Tant pis, je veux revenir à la déclaration que je citais à l'instant:

A mon avis, il ne serait pas possible de reporter l'augmentation d'avril 1980.

Et je tire cette citation d'une de vos déclarations antérieures.

M. Howie: J'ai donné cette réponse à M. Lumley à la lumière des renseignements que nous possédons aujourd'hui. Si le Conseil de la voie maritime découvrait d'autres éléments importants, cela pourrait changer. Voilà pourquoi nous for-

[*Texte*]

It is to develop additional facts because they have had a very intimate experience with the Seaway, and I think if we get a good board we are going to get a good recommendation.

Mr. Dionne (Northumberland-Miramichi): Would the primary function of that advisory council be to advise you, or to advise you and the Seaway Authority?

Mr. Howie: Both.

Mr. Dionne (Northumberland-Miramichi): Both. Will legislation be required to put that council in place?

Mr. Howie: Legislation is not required to put an advisory council in place, but if we take the next step and erect the advisory council into a board of directors then legislation would be required. My feeling is that if we move to legislation right now it might delay the formation of the advisory council so they could not consider the April 1980 rate increase. Consequently, we are going to take the faster route and form the advisory council informally.

Mr. Dionne (Northumberland-Miramichi): Informally.

Mr. Howie: Without legislation.

Mr. Dionne (Northumberland-Miramichi): Okay. I shall leave that one for a few minutes.

The Chairman: Just to intervene, I will remind all members that the Minister has to leave at 10.25 a.m. and there are Mr. McDermid, Mr. Skelly and Mr. Lumley. That leaves us about 10 minutes, so I will let you judge yourselves accordingly.

Mr. Howie: I will come back.

Mr. Dionne (Northumberland-Miramichi): Mr. Minister, a directive has gone out to the Atlantic Pilotage Authority to increase their fee structure to the point that they would be self-sufficient by 1981. In view of the difficulties that have been encountered by the Atlantic Pilotage Authority and in view of the fact that they are in fact moving toward self-sufficiency in fee structure, do you think that was a fair directive?

• 1015

Mr. Howie: That matter is before the CTC and they have reviewed the structure. They have not made their order yet, I believe they have just completed their hearings. I have no report on their findings and I really cannot comment on the rate structure until I know where it is at. It is like a case before the court; I do not know what their finding is, and I am a bit reluctant to speculate on it.

Mr. Dionne (Northumberland-Miramichi): Is is not rather strange that the directive should have gone out even before the CTC had completed its hearings into the matter?

Mr. Howie: I am advised that no directive went out, Mr. Dionne. I am aware that a proposal has been made and that it is being reviewed by the CTC and that the Pilotage Act does require the Authority to break even, but I am advised that no directive has gone out.

[*Traduction*]

mons ce Conseil. Nous voulons former un groupe qui connaisse bien la situation de la voie maritime pour que, fort de nouveaux renseignements, il nous présente une bonne recommandation.

M. Dionne (Northumberland-Miramichi): Le Conseil consultatif devra-t-il vous rendre des comptes à vous ou conseiller l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent?

M. Howie: Il devra faire les deux.

M. Dionne (Northumberland-Miramichi): Très bien. Est-ce qu'il faudra une loi pour former ce conseil?

M. Howie: Nous n'avons pas besoin de loi pour former un conseil consultatif mais si, plus tard, nous voulons transformer le conseil consultatif en un conseil d'administration, il faudra alors une loi. Si nous présentons une loi dès maintenant, la formation du Conseil consultatif sera retardée et il ne pourra pas étudier l'augmentation envisagée pour avril 1980. En conséquence, nous allons donc aller au plus court et former un conseil consultatif officieux.

M. Dionne (Northumberland-Miramichi): Vous procéderez donc officieusement.

M. Howie: Sans avoir recours à une loi.

M. Dionne (Northumberland-Miramichi): Très bien. Je laisse donc ce sujet de côté.

Le président: Le ministre doit nous quitter à 10 h 25 et je vous rappelle que MM. McDermid, Skelly et Lumley ont demandé à prendre la parole. Il reste donc 10 minutes que je vous demanderai de répartir équitablement.

M. Howie: Mais je reviendrai.

M. Dionne (Northumberland-Miramichi): Monsieur le ministre, l'administration de pilotage de l'Atlantique a reçu une directive lui demandant d'augmenter ses tarifs au point de devenir autonome d'ici à 1981. Étant donné les difficultés recontrées par cette administration et les efforts qu'elle fait pour devenir autonome, croyez-vous que cette directive soit justifiée?

M. Howie: La Commission canadienne des transports a été saisie de cette question et la structure des taux est révisée. La Commission n'a pas encore rendu d'ordonnance, mais je pense qu'elle a terminéses audiences. Je ne saurais pas vous dire quelles sont ses conclusions et je ne peux vraiment pas me prononcer tant que je ne saurai pas de quoi il retourne. C'est un peu comme une cause qui serait devant un tribunal. Je ne sais pas quelles sont les conclusions de la Commission, je ne voudrais pas m'avancer.

M. Dionne (Northumberland-Miramichi): N'est-il pas étrange que cette directive ait été émise avant que la Commission canadienne des transports n'ait terminé ses audiences?

M. Howie: Monsieur Dionne, il parait qu'il n'y a pas eu de directive. On a cependant fait une proposition qu'étudie la CCT et la Loi sur le pilotage exige que l'administration fasse ses frais. En tous cas, il n'y a pas eu de directive.

[*Text*]

Mr. Dionne (Northumberland-Miramichi): We obviously are getting different information. I will check back to be sure, but I was told directly that the Atlantic Pilotage Authority had received instructions to increase their fees to such an extent that by 1981 there would be no deficit in the Atlantic Pilotage Authority.

Mr. Howie: We do have a statutory requirement to break even, but I am not aware of a directive to increase it. I will check very carefully on it, but there is no increase until the CTC renders its verdict, we both know that.

Mr. Dionne (Northumberland-Miramichi): Another quick question. How many Crown corporations under your authority are on the chopping block?

Mr. Howie: None at the moment. There are days when I might like to make some suggestions, but this is not one of them.

An hon. Member: Northern Transportation?

Mr. Dionne (Northumberland-Miramichi): What about Northern Transportation? It is not under you? Does that fall under Northern Affairs?

Mr. Howie: No, that falls under Surface Transport.

Mr. Dionne (Northumberland-Miramichi): Okay.

Mr. Howie, have you had an opportunity to review with your officials the plans for harbour development in the Miramichi River?

Mr. Howie: Only in general terms. I have not done an update. This is one of those areas where the maintenance and dredging is done by Public Works.

Mr. Dionne (Northumberland-Miramichi): I am talking about new construction, which would have to be recommended by Transport. I know it would be done by Public Works, but it would have to be recommended.

Mr. Howie: I have reviewed, very recently, the navigational aids and things of that nature, and the new lighting systems and the lighting pier. It shows as "gear" by the way in *Hansard* but it is a lighting pier. I have gone over that very carefully and I am going to propose it and fight for it in the estimates. I think it is very important.

Mr. Dionne (Northumberland-Miramichi): I appreciate that very much.

Mr. Howie: I think it is important for the whole area.

Mr. Dionne (Northumberland-Miramichi): I urge you, in closing—and I will give somebody else a chance—to get your officials and Public Works' officials moving very quickly on the situation at Chatham, because there is an industry in danger of economic collapse if they cannot ship their product.

Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Dionne.

Mr. Skelly.

[*Translation*]

M. Dionne (Northumberland-Miramichi): De toute évidence, nous n'avons pas les mêmes sources de renseignements. Je vais revérifier, mais on m'avait dit précisément que l'administration de pilotage de l'Atlantique avait reçu l'instruction d'augmenter les tarifs de façon à supprimer tout déficit d'ici à 1980.

M. Howie: La Loi exige que l'administration fasse ses frais, mais, que je sache, il n'y a pas eu de directive à ce propos. Je vais moi-même vérifier mais il n'est pas question d'augmentation parce que la CCT n'aura pas rendu d'ordonnance.

M. Dionne (Northumberland-Miramichi): Une autre brève question: Combien de sociétés de la Couronne qui dépendent de l'administration sont menacées actuellement?

M. Howie: Aucune, pour le moment. Il m'arrive d'avoir envie de suggérer certains noms mais pas aujourd'hui!

Une voix: Et que faites-vous de la Société des transports du Nord limitée?

M. Dionne (Northumberland-Miramichi): Oui, qu'en-est-il de cette société? Ne relève-t-elle pas de vous? Relève-t-elle plutôt des Affaires du Nord?

M. Howie: Non, elle relève des Transports de surface.

M. Dionne (Northumberland-Miramichi): Très bien.

Monsieur Howie, avez-vous eu l'occasion de passer en revue, avec les fonctionnaires du Ministère, les projets portuaires de la Miramichi?

M. Howie: Seulement d'une façon générale. Je ne suis pas au courant des derniers développements, car l'entretien et le dragage sont la responsabilité du ministère de Travaux publics.

M. Dionne (Northumberland-Miramichi): Je faisais allusion à d'éventuelles constructions que recommanderait le ministère des Transports. Je sais que c'est le ministère des Travaux publics qui s'en chargerait, mais il faudrait que votre Ministère fasse une recommandation.

M. Howie: Tout récemment, j'ai passé en revue les aides à la navigation et les nouveaux systèmes d'éclairages. Dans le *Hansard*, on parle de «gréments», mais il s'agit d'éclairage. J'ai fait une révision soigneuse et je ferai une proposition à cet effet dans mon budget. Je pense que c'est très important.

M. Dionne (Northumberland-Miramichi): Je vous remercie.

M. Howie: Je pense que c'est très important pour toute la région.

M. Dionne (Northumberland-Miramichi): En terminant, car je voudrais donner l'occasion à quelqu'un d'autre de poser des questions, je vous exhorte, vous et les fonctionnaires de votre Ministère et du ministère des Travaux publics, à prendre des mesures sans tarder à propos de Chatham car, là-bas, une industrie sera en péril si elle ne peut expédier ses produits.

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Dionne.

Monsieur Skelly.

[*Texte*]

Mr. Skelly: I am sorry I am late, Mr. Chairman. It may be reflected in the questions I want to put today. I am not sure that they might have been covered. It really is a take-off from the last day when Mr. Howie was present. Basically, concerning your new responsibilities, Mr. Howie, I would like to know what your input is into the shipbuilding industry. From the point of view I have, you cannot divorce the business of acquiring a new capability in merchant shipping and in a deep-sea fleet without really dealing with the entire shipbuilding industry and some of the allied things.

I would also like an elaboration on the removal of the 25-per cent duty on importing foreign ships that were used in international trade.

The third question I would put to you is, were you consulted, or did you have any particular input into the decision to allow, I believe it was, Cominco and the Arctic Mine to remove those resources in the Arctic up to 50 per cent of them, in foreign hulls?

• 1020

I would leave those three questions, if I could.

Mr. Howie: First of all, I have no responsibility for shipbuilding. That is within the Department of Industry, Trade and Commerce and the 25 per cent subsidy is handled by them.

The input that I have is at the ministerial level and at the departmental level. We have interlocking committees and our officials relate to each other quite a bit. As to direct responsibility, except for input into the decision-making process, I have no right in that regard—or responsibility.

I am sorry, Mr. Skelly, the other aspect of your question is?

Mr. Skelly: There were two more, the business of the 25 per cent duty. I was interested in the rationale behind that and what kind of input you had. Did you have any input into the Arctic resources decision?

Mr. Howie: No. I guess I can tell you, quite frankly, that I have a strong view that immediately 50 per cent of the shipping in the Arctic should be Canadian and that we wish to have a preference for the other 50 per cent provided that it is competitive and available. I would like to see these factors merge with an increase in the Canadian aspect, relative to the availability, of course, of Canadian ships that can do it over a relatively short period of time. Eventually I would like to see the Arctic closed to Canadian ships. So would the Chairman.

An hon. Member: So would everybody.

Mr. Skelly: And with some kind of direct statement on that.

But the last thing, I just wonder if it would be relevant to ask the Chairman whether or not it might be possible to have the Minister of Industry, Trade and Commerce, because of the important shipbuilding and allied marine industries, attend a Committee meeting.

[*Traduction*]

M. Skelly: Monsieur le président, je suis arrivé trop tard et mes questions seront peut-être répétitives. Je reviens à un sujet dont nous avons discuté quand M. Howie a comparu la dernière fois. Étant donné vos nouvelles responsabilités, monsieur Howie, pourriez-vous me dire ce que vous comptez faire pour l'industrie de la construction navale? D'après moi, si l'on songe à développer la marine marchande et une flotte de haute mer, il faut à tout prix revoir toute la situation de l'industrie et de la construction navale et celle des secteurs connexes.

Je voudrais également des explications sur la suppression du droit de 25 p. 100 qui frappait les bateaux étrangers d'importation utilisés pour le commerce international.

Troisièmement, avez-vous été consulté ou êtes-vous responsable de la décision qui permet à *Cominco* et à *Artic Mines* d'utiliser des bateaux étrangers pour 50 p. 100 de leur volume d'expédition?

Ce sont les trois questions que je voulais poser.

M. Howie: Tout d'abord, la construction navale ne relève pas de mes responsabilités, mais bien de celles du ministère de l'Industrie et du Commerce dont relève, par conséquent, cette subvention de 25 p. 100.

Ma participation est au niveau ministériel. Les deux ministères ont des activités qui se touchent et les hauts fonctionnaires sont en rapport constant les uns avec les autres. Personnellement, ma seule responsabilité est au niveau de la prise de décisions.

Excusez-moi, monsieur Skelly, quelle était l'autre partie de votre question?

M. Skelly: J'avais posé deux autres questions. D'abord la taxe indirecte de 25 p. 100 au sujet de laquelle j'aimerais avoir des explications. Quelles sont vos responsabilités en la matière? Avez-vous participé à l'élaboration de la politique en ce qui concerne les ressources de l'Arctique?

M. Howie: Non. Je dois vous dire très franchement que mon opinion est très arrêtée à ce sujet; à mon avis, 50 p. 100 de toute la navigation dans l'Arctique à l'heure actuelle devrait être canadienne. Quant aux 50 autres p. 100, donnons la préférence aux navires canadiens s'ils sont disponibles et si leurs tarifs sont concurrentiels. Évidemment, il faut tenir compte des navires canadiens disponibles dans un avenir rapproché. J'aimerais que l'on en arrive à une situation où les ports de l'Arctique soient réservés exclusivement aux navires canadiens. Le président également.

Une voix: Tout le monde est d'accord.

M. Skelly: Il faudrait que cette politique soit affichée ouvertement.

Peut-être alors devrions-nous demander au président s'il est possible de faire comparaître le ministre de l'Industrie et du Commerce étant donné que toute cette question est reliée intimement à la question importante de la construction navale et des industries maritimes connexes.

[*Text*]

The Chairman: That has been suggested. The Minister of course appears in front of another Committee, the Finance Committee, and I am sure pertinent questions could be placed there. It does not necessarily follow that under another reference the Committee is not able to invite the Minister to come. It is not a usual procedure but, on the other hand, it is not impossible. Perhaps we might raise that matter later at 10.30 when I would like the members of the steering committee to remain behind and we will take that suggestion under advisement.

Thank you, Mr. Skelly.

Mr. Lumley: Mr. Chairman, on a point of order, I sit in the Finance Committee and I understand that Senator de Cotret is coming before the Finance Committee. It would be a good opportunity to ask questions then.

The Chairman: The Minister does have to get away but I wonder if we could have just a couple of quick questions from Mr. McDermid.

Mr. McDermid: My first question to you, Mr. Minister, is that I read with great interest the story on the *MV Arctic* which was launched in 1978 and apparently is underway now. Could you give us a progress report on the icebreaking cargo carriers?

Mr. Howie: The *MV Arctir* will go into Churchill. It is scheduled to arrive on the 13th of this month. It will load grain for three days and then it will take off to deliver grain to Poland, I believe. And this very effectively displays our Canadian ingenuity and our Canadian capability in building ships and developing a technique to keep our winter icebound ports like Churchill open and it very effectively extends the season up there.

I think it justifies our investment in this ship and in this technique. I will tell you, frankly, that the forward movements in the marine field are hard to get and you have to fight very hard for them but I think that all those that participated in the development of this ship deserve a great deal of credit. I am very proud of them. I am prepared to share some of the bouquets with those who have gone before me in this seat.

• 1025

Mr. McDermid: This is his maiden voyage, is that what you are saying?

Mr. Howie: Oh no, no, but this is a milestone point.

Mr. McDermid: Okay. Under the Canada Ports Act I understand there are 500 government wharves and the government wharves are located, I would gather, throughout the country, including the Province of Ontario. Is that correct?

Mr. Howie: Yes.

Mr. McDermid: Might I just make a suggestion that while looking at restraint programs, although there are various areas that you can cut from, I would suggest that the maintenance of the government wharves are a very important part of their responsibility and a very important part for our tourism industry and I would hope that these would be well maintained and it would not suffer under a restraint program.

[*Translation*]

Le président: Cela a déjà été suggéré. Le Ministre comparaît devant un autre Comité, celui des Finances, et je suis sûr que des questions pertinentes pourraient lui être posées. Cela ne veut pas dire que nous ne pourrions demander au Ministre de comparaître en vertu d'un autre mandat. Ce n'est pas la façon habituelle de procéder, mais ce n'est pas impossible non plus. Peut-être pourrions-nous étudier cette question à 10 h 30 lors de la réunion du comité de direction.

Je vous remercie, monsieur Skelly.

M. Lumley: Monsieur le président, j'invoque le Règlement. Je siège au Comité des finances où comparaîtra, si je comprends bien, le sénateur de Cotret. Ce serait en effet une bonne occasion de l'interroger.

Le président: Le Ministre doit nous quitter, mais peut-être pourrions-nous laisser M. McDermid poser quelques questions.

M. McDermid: J'ai lu avec grand intérêt l'histoire du *MV Arctic* qui a été lancé en 1978. Pourriez-vous nous parler des cargos brise-glace?

M. Howie: Le *MV Arctic* doit arriver au port de Churchill le 13 de ce mois. Il chargera du grain pendant trois jours et l'acheminera en Pologne. Cette innovation témoigne de l'ingéniosité canadienne et de notre capacité dans le domaine de la construction navale, ce qui permet à des ports comme Churchill, pris par la glace pendant l'hiver, de rester ouverts et, par conséquent, étend la période commerciale dans ces régions.

Cela justifie nos investissements. Les progrès réalisés dans ce domaine ne se réalisent que grâce à de très grands efforts, et je crois que tous ceux qui ont participé à la mise au point d'un navire de ce genre ont vraiment beaucoup de mérite. Je suis très fier d'eux. Je suis prêt à partager les félicitations avec ceux qui ont occupé mon poste avant moi.

M. McDermid: Vous voulez dire qu'il s'agit là de son premier voyage?

M. Howie: Non, mais c'est un moment important de son histoire.

M. McDermid: Je vois. Si je comprends bien, il y a 500 quais qui relèvent du gouvernement et sont administrés par la Loi sur les ports. Je suppose que ceux-ci se situent dans tout le pays, y compris en Ontario?

M. Howie: Oui.

M. McDermid: Dans le cadre du programme de restrictions des dépenses, s'il y a des programmes dans lesquels on peut faire certaines coupures, j'estime que l'entretien des ports qui relèvent de la compétence du gouvernement est absolument vital pour le pays ainsi que pour l'industrie touristique, et j'aimerais proposer qu'aucune restriction ne soit imposée en ce domaine.

[*Texte*]

My final question, Mr. Chairman, is this. I am not an accountant but I am looking at the Maritine Pollution Claims Fund and I would just like to ask a couple of questions on that. First of all, do you feel that there is enough money in there because of the tanker traffic, etc. etc.? And my second question is that if there was only one claim paid out for $645, why does it cost $89,000 to administer the thing?

Mr. Howie: That is a good question. On the first question about government wharves, I am in complete agreement with you. These wharves for the most part are the responsibility of the Department of Public Works and we have ongoing discussions with them, because we have an operational role and they have the repair and maintenance role and it is sometimes pretty difficult. We are always asking them to fix them up and they do not have enough money and so on. We are in the process of negotiating a transfer of some of them to our department and whether it comes off or not is something that we will have to have a look at. But I do share your view that they should be maintained in a high state of readiness.

Now, there is about $50 million plus in the Pollution Claims Fund and your question is why does it cost $89,000 to administer it. That is the sum total of the fees and expenses of the administrators since the act was first created in the 1970s.

Mr. McDermid: So since 1972 that is the total cost? Okay, thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Minister. We are sorry we kept you so long. It is beyond 10.30.

Mr. Howie: No, that is okay.

Mr. Dionne (Northumberland-Miramichi): I assume the Minister will be back.

The Chairman: We would appreciate the Minister's return. I wonder if I might now just ask the steering committee to remain behind so that we might look ahead to further business. Is it the wish that we stand these two votes for the present time?

Some hon. Members: Agreed.

Votes 125 and 130 allowed to stand.

The Chairman: The Committee is now adjourned until 8 o'clock Tuesday, November 13, when we shall consider Vote 1 under Transport with the Minister of Transport, Mr. Mazankowski.

Thank you, gentlemen.

[*Traduction*]

Ma dernière question porte sur la caisse de réclamations en cas de pollution marine. Tout d'abord, croyez-vous que cette caisse soit suffisamment bien fournie? Puisqu'on a consenti un seul dédommagement de $645,000 à même cette caisse, comment se fait-il que les frais d'administration s'élèvent à $89,000?

M. Howie: C'est une bonne question. Au sujet des ports relevant de la compétence gouvernementale, je suis tout à fait d'accord avec vous. Pour la plupart, ils relèvent de la compétence du ministère des Travaux publics. Nous travaillons conjointement avec ce ministère, qui assure les réparations et l'entretien alors que nous sommes chargés de l'exploitation. Il s'agit d'une question assez difficile car nous pressons constamment ce ministère pour qu'il entreprenne les réparations, malgré le manque de fonds. C'est la raison pour laquelle nous sommes en train de négocier le transfert de certains de ces ports. Nous espérons que ce transfert aura lieu. Je suis cependant tout à fait d'accord avec vous, l'entretien devrait être effectué de telle sorte que les installations soient tout à fait opérationnelles.

Quant à la caisse de réclamations en cas de pollution, elle est constituée de plus de 50 millions de dollars. Vous voulez savoir pourquoi les frais d'administration s'élèvent à $89,000. Cette somme représente le total des frais et dépenses encourus par les administrateurs depuis l'entrée en vigueur de la loi dans les années 1970.

M. McDermid: Il s'agit donc là des frais totaux encourus depuis 1972? Je vois, merci.

Le président: Merci, monsieur le ministre. Veuillez-nous excuser de vous avoir gardé si longtemps, car nous avons dépassé 10 h 30.

M. Howie: C'est très bien.

M. Dionne (Northumberland-Miramichi): Je suppose que le ministre reviendra témoigner.

Le président: Nous apprécierions une autre visite de sa part. Pourrais-je demander aux membres du comité directeur de rester? Le comité a-t-il l'intention de réserver les deux crédits pour le moment?

Des voix: D'accord.

Les crédits 125 et 130 sont réservés.

Le président: La séance est levée jusqu'au mardi 13 novembre à 8 heures du soir. Nous étudierons alors le crédit numéro 1 du ministère du Transport et M. Mazankowski, ministre des Transports sera présent.

Merci, messieurs.

Chairman: Mr. J. M. Forrestall

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Transport and Communications

RESPECTING:

Main Estimates 1979-80: Vote 1 under TRANSPORT

APPEARING:

Minister of Transport

WITNESSES:

(See back cover)

First Session of the Thirty-first Parliament, 1979

Canada Post Postage paid
Postes Canada Port payé
Third class
Troisième classe
K1A 0S7
HULL

If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Printing Office,
Supply and Services Canada,
45 Sacre-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Imprimerie du gouvernement canadien,
Approvisionnements et Services Canada,
45, boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

WITNESSES—TÉMOINS

From the Department of Transport:

Mr. G. M. Sinclair, Administrator, Canadian Marine Transportation Administration.

From the National Harbours Board:

Mr. Pierre A. H. Franche, Chairman.

Du ministère des Transports:

M. G. M. Sinclair, administrateur, Administration canadienne du transport maritime.

Du Conseil des ports nationaux:

M. Pierre A. H. Franche, président.

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

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

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 6

Tuesday, November 13, 1979

Chairman: Mr. J. M. Forrestall

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule nº 6

Le mardi 13 novembre 1979

Président: M. J. M. Forrestall

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Transport and Communications

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transports et des communications

RESPECTING:

Main Estimates 1979-80: Vote 1 under TRANSPORT

CONCERNANT:

Budget principal 1979-1980: Crédit 1 sous la rubrique TRANSPORTS

APPEARING:

The Honourable Donald Mazankowski
Minister of Transport

WITNESSES:

(See back cover)

COMPARAÎT:

L'honorable Donald Mazankowski
Ministre des Transports

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

First Session of the
Thirty-first Parliament, 1979

Première session de la
trente et unième législature, 1979

27261—1

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

Chairman: Mr. J. M. Forrestall
Vice-Chairman: Mr. Jack Ellis

Messrs.

Baker (*Gander-Twillingate*)
Blaikie
Bockstael
Deniger
Ferguson
Flis
Jelinek
Jupp
Lumley
Mayer
McDermid
McLean
Roy (*Laval*)
Richardson (*Humboldt-Lake Centre*)
Skelly
Turner
Whittaker—(19)

(Quorum 10)

Le greffier du Comité
Santosh Sirpaul
Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65(4)(*b*)

On Monday, November 12, 1979:

Mr. Nylander replaced Mr. Fraleigh.

On Tuesday, November 13, 1979:

Mr. Jupp replaced Mr. Reid (*St. Catharines*);

Mr. Bockstael replaced Mr. Dionne (*Northumberland-Miramichi*);

Mr. Flis replaced Mr. Desmarais:

Mr. Roy (*Laval*) replaced Mr. Lapointe;

Mr. Whittaker replaced Mr. Nylander;

Mr. Richardson (*Humboldt-Lake Centre*) replaced Mr. Towers.

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. J. M. Forrestall
Vice-président: M. Jack Ellis

Messieurs

Conformément à l'article 65(4)*b*) du Règlement

Le lundi 12 novembre 1979:

M. Nylander remplace M. Fraleigh.

Le mardi 13 novembre 1979:

M. Jupp remplace M. Reid (*St. Catharines*);

M. Bockstael remplace M. Dionne (*Northumberland-Miramichi*);

M. Flis remplace M. Desmarais;

M. Roy (*Laval*) remplace M. Lapointe;

M. Whittaker remplace M. Nylander;

M. Richardson (*Humboldt-Lake Centre*) remplace M. Towers.

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, Hull, Québec, Canada K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité de l'Orateur 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, Hull, Québec, Canada K1A 0S9

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, NOVEMBER 13, 1979
(7)

[*Text*]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 8:10 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. Forrestall, presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Baker (*Gander-Twillingate*), Blaikie, Bockstael, Deniger, Ellis, Ferguson, Flis, Forrestall, Jelinek, Jupp, Lumley, McDermid, McLean, Richardson, Roy (*Laval*), Turner and Whittaker.

Other Members present: Messrs. Blenkarn, Friesen, Gass, Peters, Ritchie, Rooney.

Appearing: The Honourable Donald Mazankowski, Minister of Transport.

Witnesses: From the Canadian Transport Commission: Mr. J. A. D. Magee, Commissioner and Chairman, Railway Safety Advisory Committee; Mr. E. J. Hase, Director, Rail Safety and Standards.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Monday, October 15, 1979 relating to the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1980. (*See Minutes of Proceedings, Tuesday, November 6, 1979, Issue No. 3*).

The Chairman called Vote 1—Departmental Administration Program under TRANSPORT.

On motion of Mr. McDermid, seconded by Mr. Lumley, it was agreed,—That the Chairman be instructed to send congratulatory letters to all those persons who, both within and without their normal scope of responsibilities, gave efficiently and effectively of their talents, notwithstanding the constant presence of danger to themselves, in resolving the difficulties surrounding the derailment of C.P. Train #54 at Mississauga, Ont. on November 10, 1979.

The Minister made a statement.

Commissioner Magee made a statement.

The Minister and the witnesses answered questions.

At 10:35 o'clock p.m., the Committee adjourned until 9:30 o'clock a.m. Thursday, November 15, 1979.

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 13 NOVEMBRE 1979
(7)

[*Traduction*]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 20 h 10, sous la présidence de M. Forrestall (président).

Membres du Comité présents: MM. Baker (*Gander-Twillingate*), Blaikie, Bocksteal, Deniger, Ellis, Ferguson, Flis, Forrestall, Jelinek, Jupp, Lumley, McDermid, McLean, Richardson, Roy (*Laval*), Turner et Whittaker.

Autres députés présents: MM. Blenkarn, Friesen, Gass, Peters, Ritchie et Rooney.

Comparaît: L'honorable Donald Mazankowski, ministre des Transports.

Témoins: De la Commission canadienne des transports: M. J. A. D. Magee, commissaire et président du Comité consultatif sur la sécurité ferroviaire; M. E. J. Hase, directeur, Sécurité et normes ferroviaires.

Le Comité reprend l'étude de son ordre de renvoi du lundi 15 octobre 1979 portant sur le Budget principal pour l'année financière se terminant le 31 mars 1980. (*Voir procès-verbal du mardi 6 novembre 1979, Fascicule nº 3*).

Le président met en délibération le Crédit 1—Programme de l'administration centrale sous la rubrique TRANSPORTS.

Sur motion de M. McDermid, appuyé par M. Lumley, il est convenu,—Que l'on demande au président de féliciter par lettre tous ceux qui, que ce soit ou non en vertu de leurs fonctions ordinaires, ont contribué avec efficacité et en dépit du danger qu'ils couraient eux-mêmes, à régler les difficultés créées par le déraillement du train nº 54 du CP, à Mississauga, Ontario, le 10 novembre 1979.

Le ministre fait une déclaration.

Le commissaire Magee fait une déclaration.

Le ministre et les témoins répondent aux questions.

A 22 h 35, le Comité suspend ses travaux jusqu'au jeudi 15 novembre 1979, à 9 h 30.

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(*Recorded by Electronic Apparatus*)

Tuesday, November 13, 1979

• 2007

[*Text*]

The Chairman: Ladies and gentlemen, I wonder if we might call the meeting to order.

We will resume consideration of our order of reference relating to the main estimates for the fiscal year ending March 31, 1980.

Gentlemen, as you will be aware, there have been consultations between several of the members of the Committee and there has been some agreement to stand, at least for this evening, consideration of the estimates under the Air Branch of the Minister's area of responsibility and tonight, rather, to move, again under Vote 1, in a manner that will facilitate the expression of concern and the questioning with respect to the very unfortunate incident over the past weekend.

If I might have some agreement with respect to that I would appreciate it. Is it agreed?

Some hon. Members: Agreed.

Mr. Peters: Will that be the business you . . .

The Chairman: Yes. For the information of the members, I will very briefly put on the record the changes we have made in accordance with an earlier resolution of the Committee dated 6 November of this year, 1979, by which the steering committee and the Chair have the power to make changes from time to time with respect to the availability of witnesses. To that end, you already have noted the change we are making tonight, instead of having the Minister's officials under Air.

For our meeting of Thursday, November 22, 1979, at 3.30 p.m., it has now been recommended that the Committee hear Mr. Roberts, Chairman of VIA Rail. He has been asked, in accordance with your wishes, to bring along his Regional Vice-President.

On Friday, November 23, 1979, at 9.30 a.m., we will consider Vote 95—Payments to CN Marine Inc., and Canadian National Railway Company. In that connection, Mr. Hubert Tingley, president of that corporation, will be with us.

On Thursday, November 29, 1979, again at 9.30 a.m., the Minister of Transport will be back with us on Vote 1—Departmental Administration program. We were attempting to have Dr. Hugh Horner with us on that particular occasion. So far, I apologize. I have really not been able to reach him. On Thursday, December 6, and of course, on December 7, the last day, there is a disposition of the Committee to have the two Ministers, the Minister of State and the minister available in the event the Committee might want them for some final wrap-ups. We have, as you will be aware, the Minister with us on Thursday of this week, and while I have not dealt with it, I left it to the last so that I might hear as to whether you would wish to go on Thursday with the estimates under Air.

• 2010

Mr. Lumley.

TÉMOIGNAGES

(*Enregistrement électronique*)

Le mardi 13 novembre 1979

[*Translation*]

Le président: Mesdames et messieurs, la séance est ouverte.

Nous reprenons l'étude de notre ordre de renvoi relatif au budget principal pour l'exercice financier se terminant le 31 mars 1980.

Messieurs, comme vous le savez, à la suite de consultations entre plusieurs membres du Comité, il a été convenu de réserver, du moins pour ce soir, l'étude de la rubrique du budget relative au programme des transports aériens du ministère. A la place, ce soir, nous allons mettre à l'étude le crédit 1, à nouveau, ce qui permettra aux membres d'exprimer leurs préoccupations et de poser des questions à propos de l'incident fort regrettable qui s'est passé en fin de semaine dernière.

J'aimerais que vous me donniez votre accord pour qu'il en soit ainsi. D'accord?

Des voix: D'accord.

M. Peters: C'est de cela dont . . .

Le président: Oui. A l'intention des membres du Comité, j'aimerais consigner rapidement au compte rendu les modifications qui ont été faites conformément à une résolution adoptée au Comité le 6 novembre 1979, résolution autorisant le comité directeur et le président à procéder à des modifications au programme en fonction de la disponibilité des témoins. A ce propos, vous avez donc déjà noté la modification que nous avons faite pour ce soir, alors que nous devions recevoir les collaborateurs du ministre responsables du secteur des transports aériens.

Pour la réunion du jeudi 22 novembre 1979, à 15 h 30, il a été recommandé d'aviser M. Roberts, président de VIA Rail, de se faire accompagner de son vice-président régional.

Le vendredi 23 novembre 1979, à 9 h 30, il sera question du crédit 95—Paiements à CN Marine Inc. et à la Compagnie des chemins de fers nationaux. Nous accueillerons alors M. Hubert Tingley, président de cette société.

Le jeudi 29 novembre 1979, à 9 h 30, le ministre des Transports comparaîtra à nouveau à propos du crédit 1—Administration centrale. Nous espérons pouvoir recevoir M. Hugh Horner à cette occasion. Nous n'avons pas encore pu l'atteindre. Le jeudi 6 décembre, et bien sûr, le 7 décembre, le dernier jour, nous pourrions recevoir les deux ministres, le ministre d'État et le ministre, au cas où les membres du Comité voudraient que l'on fasse un dernier résumé de la situation. Comme vous le savez, le ministre comparaîtrait jeudi prochain, et c'est donc maintenant qu'il s'agit de discuter pour savoir si, à cette occasion, nous étudierons les postes du budget relatifs aux transports aériens.

Monsieur Lumley, vous avez la parole.

[*Texte*]

Mr. Lumley: Mr. Chairman, I realize you have made an effort to contact Dr. Horner but as I understand it, he is coming here tomorrow. Would it not be appropriate if we gave you the leeway to wait and see if tomorrow you can talk to Dr. Horner and see if we can get him for Thursday morning and if we cannot, as soon as you find out, you contact the members of the Committee and we can adjust that time. We would like to have Dr. Horner appear if it is possible, and since he is here on Wednesday, obviously there would be expense involved to have him go all the way back out and come back again. I leave it to your discretion, Mr. Chairman.

The Chairman: Is that agreed?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Thank you.

TRANSPORT

Department—Departmental Administration Program

Vote 1—Departmental Administration—Operating expenditures—57,346,000

The Chairman: You will find the vote listed in your blue book on pages 28-6 to 28-15, and again it is our privilege to get back to the Minister of Transport.

Mr. Jelinek: Mr. Chairman, on a point of order.

The Chairman: Mr. Jelinek.

Mr. Jelinek: On a point of order

The Chairman: Yes, on a point of order.

Mr. Jelinek: I apologize if I take the time, one minute of this Committee, but I thought it would be appropriate for me, as having been involved directly over the weekend in the Mississauga situation, if we could put on record in this Committee as a Committee to convey our congratulations to the regional provincial police forces, the RCMP, the provincial, municipal, regional officials, many of them who were involved in the evacuation, the fire departments of Mississauga, Halton, Peel, Toronto and the outlying areas, the many volunteer organizations, industry for providing shelter, providing food, blankets and other requirements for the many citizens, and lastly and perhaps most importantly, to all of the citizens who were involved in this massive evacuation in co-operating with all the officials in an orderly manner. I just wanted to put that on record from this Committee because I believe, having seen what I saw, that it was a phenomenal evacuation process which took place with the least amount of discomfort that could possibly have taken place, and certainly we are all very happy and very pleased that not only were there no deaths as a result of this terrible accident, but that there were no injuries in the accident or in the evacuation process, and I wanted this Committee, and I hope that we will get unanimous consent from this Committee if that is in order, to have these congratulatory messages made.

The Chairman: I think just on the point of order would require of course a motion and I cannot entertain a motion on a point of order and I will let the Committee be left with that. I appreciate your comments.

[*Traduction*]

M. Lumley: Monsieur le président, je sais que vous avez déployé des efforts importants pour entrer en contact avec M. Horner. Je crois savoir qu'il sera ici demain. Ne pensez-vous pas qu'il serait bon que nous vous donnions l'autorisation de le contacter demain, pour savoir s'il pourrait comparaître jeudi matin et, au cas où il ne pourrait pas comparaître, vous nous avertiriez immédiatement, de sorte que nous puissions prendre les mesures nécessaires. Nous aimerions que M. Horner puisse comparaître, et comme il sera ici mercredi, autant profiter de l'occasion. Monsieur le président, je laisse cela à votre discrétion.

Le président: D'accord?

Des voix: D'accord.

Le président: Merci.

TRANSPORTS

Ministère—Programme de l'administration centrale

Crédit 1er—Administration centrale—Dépenses de fonctionnement—$57,346,000

Le président: Le crédit à l'étude figure dans votre Livre bleu aux pages 28-6 à 28-15. Nous avons à nouveau le privilège de recevoir le ministre des Transports.

M. Jelinek: Monsieur le président, permettez-moi d'invoquer le Règlement.

Le président: Monsieur Jelinek, vous avez la parole.

M. Jelinek: Permettez-moi d'invoquer le Règlement.

Le président: Oui, je vous en pris.

M. Jelinek: Je prie les membres du Comité de m'excuser de prendre ces quelques minutes, mais comme au cours de la fin de semaine j'ai été directement impliqué dans ce qui s'est passé à Mississauga, j'ai estimé qu'il serait bon de consigner au compte rendu du Comité le fait que notre Comité souhaite féliciter les forces de police provinciales, la Gendarmerie royale, les responsables provinciaux, municipaux et régionaux, dont beaucoup ont participé à l'évacuation, les services de pompiers de Mississauga, de Halton, de Peel, de Toronto et des municipalités avoisinantes, les nombreux organismes bénévoles, les entreprises qui ont fourni des abris, des aliments, des couvertures et tout ce dont les personnes concernées ont eu besoin, et, en dernier lieu, ce qui est peut-être le plus important, j'aimerais également que nous félicitions tous les citoyens qui ont pris part à cet important effort d'évacuation d'avoir collaboré avec les responsables de manière particulièrement ordonnée. Si je veux consigner ces remarques au compte rendu, c'est que j'ai personnellement pu constater que cet extraordinaire programme d'évacuation s'est déroulé sans la moindre difficulté, et je dois dire que nous sommes tous particulièrement heureux, non seulement qu'il n'y ait pas eu mort d'hommes à la suite de ce terrible accident, mais aussi qu'il n'y ait eu aucune blessure lors de l'accident lui-même, ou lors de l'évacuation. J'espère que le Comité consentira unanimement à ce que nous envoyions ces messages de félécitations.

Le président: A ce propos, il faudrait que vous présentiez une motion, et il se trouve que je ne puis recevoir de motion présentée dans le cadre d'un rappel au Règlement. Je m'en remettrai au Comité à ce propos. Je suis heureux que vous ayez fait ces remarques.

[*Text*]

Mr. Lumley, on the same point of order.

Mr. Lumley: Mr. Chairman, obviously we would heartily endorse that motion. I would just hope that the member would add congratulatory comments to the Ministry of Transport, Information and Emergency Centre for Dangerous Goods, who did a lot of work right here from Ottawa.

The Chairman: Thank you. Is there anybody else who would care to speak briefly to that? I would welcome, would entertain at this point a motion to that effect.

Mr. McDermid: I so move.

On that motion, if I just might add, there are a few people who were missed out in Mr. Jelinek's comments and I know he tried to cover everyone. It is difficult. The ambulance drivers and the hospital staff who had to evacuate two hospitals did a marvelous job. I might say I was very impressed with the way the press and the media handled the situation. They kept everyone up to date on what was going on. I think because of their very sensible and very calm way of presenting things, it prevented any type of a mass rush or a panic situation. Far too often politicians tend to take swings at them. I think this weekend they acted very, very responsibly and I would like to add that to the motion.

• 2015

Motion agreed to.

The Chairman: I wonder if I might ask the individuals who contributed to the point of order and to the motion if they might, at their leisure, convey information on the individuals and others that they have singled out to the Clerk so that she might have it properly.

Yes, Mr. Roy.

Mr. Roy (Laval): Mr. Chairman, as a member of the Province of Quebec I would like to join with all the members to congratulate all the people involved in that incident.

Je voudrais dire qu'il est toujours dangereux de nommer des personnes qui ont contribué au succès de l'évacuation de 250,000 personnes. Je voudrais me faire le porte-parole des personnes et des organismes que la proposition n'identifie pas. Alors, monsieur le président, à titre de député de la province de Québec, je félicite tous ceux qui ont participé à l'évacuation des victimes de cet accident.

The Chairman: I think the Chair will join with you in that.

I wonder if I might ask the Minister if he would care to introduce the officials he has with him, of course along with his senior officials, all the officials of the Canadian Transport Commission.

Mr. Mazankowski.

Hon. Donald Mazankowski (Minister of Transport): Thank you, Mr. Chairman and members of the Committee. I, too, naturally want to associate myself with the words that have been expressed by Mr. Jelinek and others by the support and

[*Translation*]

Monsieur Lumley, à propos du même rappel au Règlement.

M. Lumley: Monsieur le président, nous sommes, bien sûr, tout à fait prêts à appuyer chaleureusement une telle motion. J'espère également que le membre ajoutera quelques mots de félicitations à l'intention du ministère des Transports et du Centre d'information et d'urgence pour les produits dangereux, qui ont fait un énorme travail à partir d'Ottawa.

Le président: Je vous remercie. Quelqu'un d'autre veut-il prendre brièvement la parole à ce propos? Je suis prêt à recevoir une motion à ce propos.

M. McDermid: Permettez-moi de proposer ladite motion.

A ce propos, j'aimerais ajouter que dans le cadre de ses remarques, M. Jelinek a oublié quelques personnes, bien qu'il ait essayé de s'en garder. Je sais que c'est difficile. Les ambulanciers et le personnel hospitalier qui ont évacué deux hôpitaux ont fait un excellent travail. Je dois également dire que j'ai été particulièrement impressionné par la façon dont la presse et les média ont couvert la situation. Ils nous ont tenus au courant de tout ce qui s'est fait. Grâce à la manière calme et raisonnée avec laquelle les événements ont été présentés, on a pu éviter toute précipitation, ou toute situation de panique. Les hommes politiques ont bien trop souvent tendance à s'attaquer aux journalistes. J'estime que, la fin de semaine dernière, ils ont fait preuve d'un haut sens des responsabilités et j'aimerais qu'ils soient également mentionnés dans la motion.

La motion est adoptée.

Le président: J'aimerais demander aux membres qui ont invoqué le Règlement et qui sont intervenus à propos de cette motion de donner au greffier toutes les précisions sur les personnes qu'ils nous ont signalées, de façon à ce qu'aucune erreur ne soit faite.

Monsieur Roy, vous avez la parole.

M. Roy (Laval): Monsieur le président, en tant que député de la province de Québec, j'aimerais me joindre aux autres membres du Comité pour féliciter toutes les personnes qui ont participé à l'évacuation des victimes de cet accident.

I would like to say that it is always dangerous to name the people who contributed to the success of the evacuation of 250,000 persons. I would like to act as a spokesman for those people and agencies which are not identified in the motion. So, Mr. Chairman, as a member from the Province of Quebec, I would like to join with all the members to congratulate all the people involved in that accident who took part in the evacuation.

Le président: Le président se joint à vous à ce propos.

J'aimerais maintenant demander au ministre de bien vouloir nous présenter ses collaborateurs, ainsi d'ailleurs que les hauts fonctionnaires qui l'accompagnent; tous représentent la Commission canadienne des transports.

Monsieur Mazankowski.

L'honorable Donald Mazankowski (ministre des Transports): Merci, monsieur le président et messieurs les membres du Comité. J'aimerais, moi aussi, me joindre à M. Jelinek et aux autres membres du Comité pour féliciter toutes les per-

[*Texte*]

those words of commendation from all members of the Committee. I think that the actions of all in what was a very unfortunate incident, and of course chaotic incident, certainly ought to be commended. I join with all the members of the Committee in expressing my sincere congratulations and best wishes.

Mr. Chairman, we have with us on my right the Commissioner of the Canadian Transport Commission, the Chairman of the Railway Safety Advisory Committee, Mr. John Magee. He is here with his other colleagues from the CTC and perhaps they could stand as I call their names out: Mr. J. Hanley, who is no stranger to this Committee, is the Director-General of the Canadian Transport Commission; Mr. Ashley Hibbard, Executive Director of the Railway Transport Committee; Mr. E. J. Hase, Director of Special Projects, Railway Transport Committee; and also of course the Deputy Minister, Mr. Kroeger, next to Mr. Magee; and Mr. R. Y. J. (Bob) Giroux, Administrator, Canadian Surface Transportation Administration.

As well, we have with us tonight Mr. Duncan Ellison, Director of Transportation of Dangerous Goods. I must say that Mr. Ellison has been spending a great deal of time over the last six or seven years in the drafting and preparation of the dangerous goods legislation. If he is not a walking encyclopedia on the subject, he is very close to it. If you have any questions pertaining to some of the work that he has been doing in that regard, I am sure he would be very eager to comment. I know that you will find him very co-operative in your endeavours as members of the Committee and I certainly extend to you an invitation to discuss the matter relating to the movement of dangerous goods with Mr. Ellison. I am sure you will find him well informed; he has a very high level of expertise.

• 2020

Mr. Chairman, I think it would be the desire of Commissioner Magee to make an opening statement, because I think the purpose of the meeting is to deal with the Mississauga situation. Perhaps by allowing Commissioner Magee to make an opening statement, it might cover a lot of potential questions. Then I am sure he will be prepared to respond to questions, as will other members of his team and members of my own department.

The Chairman: Thank you, Mr. Minister.

Is it agreed: some opening comments or remarks other than what we have heard from the Minister—that we hear from Mr. Magee?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Mr. Commissioner, are you ready?

Mr. J. A. D. Magee (Commissioner, Chairman, Railway Safety Advisory Committee, Canadian Transport Commission): Certainly.

Mr. Chairman and honourable members of the Committee, I was reflecting on the fact that the last time I gave evidence in this room was in the year 1966 in the capacity of General

[*Traduction*]

sonnes qui ont participé à l'évacuation de la population lors de ce fort regrettable incident. Je me joins à tous les membres du Comité pour exprimer mes sincères félicitations à tous.

Monsieur le président, à ma droite se trouve le président de la Commission canadienne des transports et président du Comité consultatif sur la sécurité dans les chemins de fer, M. John Magee. Il est accompagné de plusieurs de ses collègues de la CCT, que j'inviterais à se lever à l'appel de leur nom: M. J. Hanley, que les membres du Comité connaissent bien, directeur général de la Commission canadienne des transports; M. Ashley Hibbard, directeur exécutif du Comité des transports par chemins de fer; M. E. J. Hase, directeur des projets spéciaux au Comité des transports par chemins de fer, et, bien sûr, le sous-ministre, M. Kroeger, qui est assis à côté de M. Magee. Nous avons également M. R. Y. J. (Bob) Giroux, administrateur, Administration canadienne des transports de surface.

Nous avons également parmi nous ce soir M. Duncan Ellison, directeur du Service des transports des produits dangereux. Depuis six ou sept ans, M. Ellison a consacré beaucoup de temps à préparer des mesures législatives relatives aux produits dangereux. S'il n'est pas encore une encyclopédie ambulante sur ce sujet, il le sera bientôt. Je suis certain qu'il sera tout à fait prêt à répondre aux questions que vous pourrez lui poser sur les travaux qu'il a faits à ce propos. Il sera tout à fait prêt à vous aider et je vous invite d'ailleurs à parler avec M. Ellison des questions relatives au transport de produits dangereux. Il est particulièrement bien informé et est très compétent en la matière.

Monsieur le président, je crois que M. Magee, le président, aimerait faire une déclaration préliminaire, car la réunion d'aujourd'hui portera probablement sur l'accident de Mississauga. Dans sa déclaration préliminaire, M. Magee aurait ainsi la possibilité d'aborder beaucoup des questions que se posent certains d'entre vous. Ensuite, il pourra vous donner des précisions, si vous le voulez, avec l'aide des représentants de son ministère.

Le président: Merci, monsieur le ministre.

Êtes-vous d'accord pour donner la parole à M. Magee, pour une déclaration préliminaire?

Des voix: D'accord.

Le président: Monsieur Magee, êtes-vous prêt?

M. J. A. D. Magee (président, Comité consultatif sur la sécurité des chemins de fer, Commission canadienne des transports): Certainement.

Monsieur le président, j'étais en train de me dire que la dernière fois que j'ai témoigné dans cette salle, c'était en 1966, à titre de directeur général de l'Association canadienne du

[*Text*]

Manager of the Canadian Trucking Association, on the bill which created the Canadian Transport Commission, of which I was subsequently a member. I certainly did not anticipate ever being here under these circumstances. But we are here and we will answer all the questions we are able to answer tonight, to the best of our ability. I hope you will understand if from time to time I ask those gentlemen on our staff who are with me to deal with some of the questions that are put. I am going to deal myself with as many questions as I can. But there will be a number, I think, on which they will be able to help you.

The first thing I would like to say is that the public inquiry the Commission announced at 4.30 p.m. in the afternoon on November 11 will open in Mississauga on December 4, and a panel of five Commissioners will sit on that inquiry: Commissioner J. T. Gray, Q.C., the Chairman of the Railway Transport Committee; Commissioner David Jones, Q.C., who is a former Chairman of that Committee and the Chairman of the Rail Safety Inquiry which took place three or four years ago; Commissioner Raymond M. March, who, since he joined the Commission, has paid special attention and has had a high degree of responsibility for the very complex question of dangerous commodities movement; Commissioner Granville, who has recently become a member of the Commission; and myself. That inquiry is going to be wide open, no holds barred, and anything which pertains to this accident and the issues which arise from it will be considered by the Committee.

We will conduct the hearing in as informal a manner as possible. We will be pleased to receive any written submissions or briefs. We will hear any member of the public who comes to the hearing without a brief and who has something to say which will contain either a submission or a recommendation and which it is thought we ought to consider. We hope out of this inquiry to find a way in which all concerned—the CTC not excepted—can improve on the performance of the movement of dangerous commodities in this country.

And of course they have to move, do they not, because they are absolutely vital to industry and agriculture in this country, and a way must be found to facilitate their movement in as safe a manner as possible; and obviously, in a safer manner than has been the case.

• 2025

The inquiry that we will be conducting will be under the Railway Act and will have regard for the mode of transport that we regulate, the railways. I think that is as much as I would wish to say by way of introduction and I am ready for any questions that the honourable members may have.

The Chairman: Thank you, Mr. Commissioner. Mr. Lumley.

Mr. Lumley: Thank you, Mr. Chairman. First of all, I would like to express our gratitude to you, Mr. Chairman, and to the Minister for acceding to our request for a late change in plans to have a discussion tonight on this particular issue. I know it is quite a frustration to change your schedule at the last second and we appreciate it.

[*Translation*]

camionnage, au sujet du projet de loi créant la Commission canadienne des transports, dont je devins ultérieurement membre. Je n'imaginais certainement donc pas, à l'époque, que j'aurais un jour à témoigner dans les circonstances actuelles. Ceci étant, nous sommes ici pour répondre à toutes vos questions, dans toute la mesure du possible. De temps à autre, j'aurai peut-être recours aux personnes qui m'accompagnent pour m'aider à répondre à vos questions, mais j'essaierai de le faire le plus souvent moi-même.

La première chose que je voudrais vous dire est que l'enquête publique annoncée par la Commission, à 16h30, le 11 novembre, commencera à Mississauga le 4 décembre. Cinq membres de la Commission y participeront, à savoir M. J. T. Gray, c.r., président du Comité des transports par chemins de fer, M. David Jones, c.r., ex-président de ce comité et président de la Commission d'enquête sur la sécurité des chemins de fer, organisée il y a trois ou quatre ans, M. Raymond M. March qui, depuis sa nomination au sein de la Commission, s'intéresse tout particulièrement aux problèmes très complexes du transport des produits dangereux, M. Granville, récent membre de la Commission, et moi-même. Cette enquête sera tout à fait publique et ouverte, ne sera soumise à aucune restriction et pourra examiner tous les problèmes relatifs à cet accident.

Les audiences seront organisées de la façon la plus souple possible. Je veux dire par là que nous pourrons recevoir des mémoires ou des témoignages écrits et aussi entendre tout membre du public qui souhaitera se présenter sans avoir préparé de mémoire et voudra nous soumettre des recommandations. Nous espérons qu'à la suite de cette enquête, nous pourrons trouver des méthodes permettant à toutes les parties concernées, dont la Commission canadienne des transports, d'améliorer la sécurité du transport des produits dangereux dans notre pays.

Évidemment, il faut bien convenir, dès le départ, que ces produits doivent être transportés, puisqu'ils sont absolument essentiels pour notre agriculture et nos entreprises. Notre objectif sera donc de trouver les méthodes de transport les plus sûres possible et, en tout cas, plus sûres qu'elles ne l'ont été jusqu'à présent.

L'enquête sera menée sous l'autorité de la Loi sur les chemins de fer et portera donc sur ce mode de transport, que nous sommes chargés de réglementer. Je pense en rester là, pour ma déclaration préliminaire, et je suis prêt à répondre à vos questions.

Le président: Merci, monsieur Magee. Monsieur Lumley.

M. Lumley: Merci, monsieur le président. Tout d'abord, j'aimerais vous adresser nos remerciements, monsieur le président, et les adresser également au ministre, pour avoir accepté de modifier très rapidement vos projets, afin de nous permettre, ce soir, d'aborder ce problème particulier. Je sais qu'il est souvent très difficile de modifier ces programmes à la dernière minute et nous vous sommes reconnaissants de l'avoir fait.

[*Texte*]

As I said today in the House, Mr. Minister, I think we all agree that we are very fortunate that we did not have a loss of life in this disastrous derailment. Rather than trying to point the finger at anybody to find out who is at fault, I think it is a golden opportunity for us to explore fully this whole situation, in order that we can arrive at some future legislation, legislation which the Minister plans to introduce, as well as, maybe, change the existing regulations to minimize any future accidents of the same kind.

There are three areas that we would like to explore tonight, Mr. Chairman, the first being the special procedures for ensuring safety with respect to the transportation of dangerous goods.

Secondly, is the combination and quality of dangerous chemicals which are carried on the same train—I am talking about existing regulations. Third, of course, as you in your discussion with Mr. Turner the other day, Mr. Minister, mentioned, the number of derailments that have been caused in a particular—I notice that although there has been a reduction in the number of derailments, say, since 1972, there has been a substantial increase in dangerous commodities. I think you pointed this out the other day in your discussion with my honourable colleague from London East. In the first ten months of this year we already have 22 more derailments of dangerous commodities than we had last year, with two months left to go and that is counting the one we have had now, so obviously there is a trend here which none of us want to see. I am glad to hear that the Commissioner said that we want to conduct the transportation of dangerous goods "safer" I think he said, than has been the case, if I heard you correctly, sir.

I apologize that some of my questions—I could have tried to get the Minister today but Mr. Giroux and Mr. Ellison have been very busy the last couple of days—I tried to get in touch with them. Maybe we will get some of these things answered here tonight.

First of all, Mr. Minister, I would like to refer back to the question I asked you yesterday and today and I realize that even if you do not have all the facts at your disposal, maybe your officials could answer.

What additional precautionary methods are taken with respect to the transportation of hazardous products, particularly toxic gases and combustible materials? Are there any special precautionary methods, for example, at every checkpoint that are taken as opposed to normal freight?

Mr. Mazankowski: I wonder, Mr. Chairman, if I might refer that question to Mr. Magee.

Mr. Magee: Mr. Hase who is the director of our special projects and who is dealing with the matter of dangerous commodities, will answer the questions. Mr. Hase, incidentally, has been the CTC officer who, since 11.55 on the night of the accident, has been co-ordinating the activity at the scene of the four officials of the CTC, who have been there and who

[*Traduction*]

Comme je l'ai dit aujourd'hui en Chambre, monsieur le ministre, nous convenons tous que la chance a été de notre côté, dans la mesure où ce déraillement désastreux n'a entraîné aucune perte de vie. Plutôt que d'essayer d'accuser qui que ce soit, je pense que nous avons maintenant une possibilité tout à fait exceptionnelle d'examiner à fond ce problème, afin d'élaborer un projet de loi, que le ministre a d'ailleurs l'intention de présenter, ainsi que des modifications aux règlements actuels, dans le but de minimiser toute possibilité d'accident semblable à l'avenir.

J'aimerais aborder trois sujets particuliers, monsieur le président. Le premier concerne les procédures spéciales destinées à garantir la sécurité du transport des produits dangereux.

Le deuxième concerne le fait que les règlements actuels permettent de transporter plusieurs types de produits chimiques dangereux dans le même train. Le troisième, évidemment, comme l'avait mentionné M. Turner l'autre jour, concernera le nombre de déraillements qui se sont produits au Canada ces dernières années, car, bien qu'on ait constaté une diminution de leur nombre global, il y a parallèlement eu une augmentation considérable de trains transportant des produits dangereux. Vous l'avez d'ailleurs mentionné vous-même l'autre jour, lors d'une discussion avec mon collègue de London-Est. Dans les dix premiers mois de cette année, nous avons déjà connu 22 déraillements supplémentaires de trains transportant des produits dangereux par rapport à l'an dernier; comme il y a encore deux mois dans l'année, il est évident qu'ily a là une tendance tout à fait regrettable. Je suis d'ailleurs heureux d'avoir entendu M. Magee dire qu'il voulait assurer un transport plus sûr des produits dangereux, à l'avenir.

Je vous demanderais de m'excuser si certaines de mes questions . . . je veux dire que j'aurais pu essayer de les poser aujourd'hui au ministre, mais M. Giroux et M. Ellison ont été très occupés ces derniers jours. J'ai essayé de les contacter, mais je n'ai pas réussi. Peut-être aurons-nous des réponses ce soir.

Tout d'abord, monsieur le ministre, j'aimerais revenir à la question que je vous ai posée hier et aujourd'hui et vous demander si vous pouvez déjà me donner un début de réponse, même si je comprends bien que vous n'ayez pas tous les faits à votre disposition.

Quelles précautions supplémentaires prenez-vous actuellement en ce qui concerne le transport des produits dangereux, et plus particulièrement des gaz toxiques et des matériaux combustibles? Effectuez-vous par exemple des contrôles plus nombreux que pour les trains de marchandises normaux?

M. Mazankowski: Je demanderai à M. Magee de répondre à cette question, monsieur le président.

M. Magee: Monsieur Hase, directeur de nos projets spéciaux et responsable des problèmes des produits dangereux, va répondre à la question, monsieur le président. Je dois dire que M. Hase a été l'agent de la Commission canadienne des transports qui, dès 23 h 55, le soir de l'accident, a coordonné les activités sur place des quatre représentants de la Commission qui se sont chargés de nos enquêtes préliminaires.

[*Text*]

have been conducting our preliminary investigations into this accident.

The Chairman: Mr. E. J. Hase, Director, Rail and Safety Standards. Mr. Hase.

Mr. E. J. Hase (Director, Rail Safety and Standards, Canadian Transport Commission): In response to your question, there are no specific requirements involved in inspecting car equipment. However, the equipment in which the dangerous commodities load, such as is the case under discussion, the cars must be placarded and identified as to what the product is and in certain cases there are specific requirements insofar as the placement within the train.

• 2030

Mr. Lumley: There are no special precautionary methods used with dangerous goods?

Mr. Hase: No, that is not quite what I said, I do not believe. The precautionary methods are that the product is identified and it is placarded.

Mr. Lumley: Outside of that then?

Mr. Hase: Apart from that, it moves normally within the train, given that its placement within the train is controlled.

Mr. Lumley: In 1971-72, if I am not mistaken, there was a task force appointed, with the possible discussion of having trains that would carry only one product—for example, propane—to be called a fixed consist train, if I am not mistaken. Has that been explored?

Mr. Hase: There are trains of sulphuric acid; solid consist or fixed consist trains. As for other trains, I believe this was explored during the task force; however, I believe the findings at the time of the task force were that it would be somewhat difficult by virtue of the flow of traffic, at that time at least, to arrange for solid consist trains, given also that at some point in the transit of the products a dispersal must take place and they must move forward through branch lines or lower-traffic lines, where we would then perhaps be confronted with the necessity of operating single trains for one car.

Mr. Lumley: Why do we allow cars carrying explosive materials and poisons on the same train? Would it not be a good idea to separate those two particular materials?

Mr. Hase: That certainly would be an idea. It certainly deserves consideration and study.

Mr. Lumley: Has it been considered in the past?

Mr. Hase: I could not give you an answer to that, sir.

Mr. Magee: It has certainly been looked at in the past, and it is certainly going to be looked at in the investigation that we will be conducting.

Mr. Lumley: Was there any reason why it was not split before? If it was looked at in the past, obviously there was a conscious decision taken not to split these two materials. Would anybody know why that decision was taken?

Mr. Magee: I do not know why, but from my own experience I can surmise that it has to do with the difficulty of marshalling trains and moving trains along the tracks of

[*Translation*]

Le président: Monsieur E. J. Hase, directeur de la sécurité et des normes ferroviaires. Monsieur Hase.

M. E. J. Hase (directeur de la sécurité et des normes ferroviaires, Commission canadienne des transports): En réponse à votre question, je dois dire qu'il n'y a pas de conditions particulières concernant l'inspection du matériel lui-même. Cela dit, le matériel utilisé pour le transport des produits dangereux, c'est-à-dire des wagons identiques à ceux qui sont en cause dans cet accident, doit porter une affiche identifiant la nature du produit et, dans certains cas, les normes établies pour son placement dans le convoi.

M. Lumley: Mais il n'y a pas de précautions spéciales pour les produits dangereux?

M. Hase: Non, ce n'est pas exactement ce que j'ai dit. Les précautions en question sont l'identification du produit par une affiche sur le wagon.

M. Lumley: Rien d'autre?

M. Hase: A part cela, le wagon voyage normalement avec le train, mais son placement à l'intérieur du convoi est contrôlé.

M. Lumley: Si je ne me trompe, un groupe d'étude avait été constitué, en 1971-1972, pour étudier la possibilité de créer des trains ne transportant qu'un seul produit, par exemple du propane, que l'on devait appeler des trains unitaires fixes, si je ne me trompe. Qu'en est-il advenu?

M. Hase: C'est la méthode employée pour les trains transportant de l'acide sulfurique. Il s'agit de trains unitaires fixes ou unitaires solides. Pour les autres, je crois que le groupe d'étude avait conclu qu'il serait difficile de constituer des trains de cette nature, du fait des problèmes de trafic, et de la nécessité de fractionner les convois, en quelque sorte, sur des voies secondaires, ou des voies à trafic moins intense, pour assurer la destination finale des wagons. De cette manière, on aurait pu se retrouver avec des locomotives ne tirant qu'un seul wagon.

M. Lumley: Mais pourquoi autorise-t-on le transport de poisons et de matériaux explosifs dans le même train? Ne serait-il pas judicieux de séparer ces deux produits?

M. Hase: C'est certainement une idée qui mérite d'être examinée.

M. Lumley: L'a-t-elle été dans le passé?

M. Hase: Je ne puis vous le dire.

M. Magee: On l'a examinée dans le passé, et il est certain qu'on va la réexaminer, dans le cadre de l'enquête qui sera menée très prochainement.

M. Lumley: Y avait-il une raison, auparavant, qui empêchait d'agir de cete manière? Si on a examiné cette solution dans le passé, on a manifestement pris la décision, consciemment, de ne pas séparer ces deux produits. Quelqu'un peut-il nous dire pourquoi cette décision a été prise?

M. Magee: Je ne le sais pas, mais je puis émettre l'hypothèse que cela était dû à la difficulté de constituer les convois et de les diriger vers les diverses industries de notre pays. Les

[*Texte*]

Canada to the various industries. The delay in assembling and marshalling trains now in railway yards is not only a serious cost problem of the railways but it is a very serious problem competitively with regard to the trucking industry, which of course at this moment is travelling through Mississauga and all communities that were involved in this accident.

Mr. Lumley: Although it is too early to tell, sir, my guess would be that the cost involved as a result of that derailment this weekend would be far in excess of any cost involved to split those two commodities on a train over the years. When your inquiry sits, hopefully you will delve into that, because, as is so often the case, we just say it is going to be too expensive without actually knowing the facts. Maybe the lawsuit itself will demonstrate that.

Mr. Magee: I do not know about the lawsuit but I think you are opening up a very important aspect of this accident, a very significant one, and not an easy one to deal with.

For example, Mr. Hase has referred to the movement of liquid sulphuric acid by train; solid trains of liquid sulphuric acid. I was involved in an inquiry into an accident of a liquid sulphuric acid train three or four years ago five miles from Welland. For a reason that we were unable to find, the train, which was travelling at the operating timetable speed of 50 miles an hour, derailed about 19 cars back from the locomotive. Twenty-two cars went off the track, totally obliterated the track and roadbed, dug holes in the ground six feet deep, caused rails to fly through the ends of the cars and come out the other side, and dumped 200,000 gallons of liquid sulphuric acid on the farmlands of the province at that place, within a matter of minutes of the middle of the city of Welland.

• 2035

Although the inquiry was going on, and I want to emphasize that even though an inquiry is going on the Commission does not sit back and say all the evidence will be considered and then they will do something, one of the things we did immediately was to put in an operating timetable speed of 40 miles an hour for liquid sulphuric acid trains in open country, and if I recal it, 30 or 35 miles an hour in built-up communities. Within 24 hours, all the industries involved that were receiving that liquid sulphuric acid in the Province of Ontario were knocking not only on the door of the Minister of Transport but on the door of the Prime Minister of Canada, stating that the cycling problem of these cars that had been created by the CTC order just about had them at the state of closing the doors right then and there, and thousands of people were going to be unemployed within a week.

We looked at that claim, came to the conclusion that it was correct and we rescinded the order. I bring that out into the open because there are many pressures and problems that are going to occur at this inquiry, and many of the things that

[*Traduction*]

retards causés par l'assemblage et la constitution des trains entraînent non seulement des problèmes de coûts très importants pour les sociétés de chemins de fer, mais aussi des problèmes de concurrence à l'égard du transport par camion; dans ce contexte, je me dois de vous signaler qu'il est bien évident que des camions traversent aujourd'hui Mississauga, ainsi que bien d'autres villes du Canada, à cette heure même, avec les produits dangereux en cause dans l'accident de cette semaine.

M. Lumley: Même s'il est peut-être trop tôt pour tirer une telle conclusion, je suppose que les coûts qu'entraînera le déraillement de cette semaine dépasseront largement les coûts supplémentaires qu'aurait pu entraîner la séparation de ces deux produits, dans les trains, ces dernières années. J'espère que votre enquête portera également sur ce sujet, car il est malheureusement trop fréquent que l'on se contente de dire que telle ou telle chose coûtera trop cher, sans que l'on en ait réellement fait l'analyse détaillée. Peut-être que les poursuites intentées devant les tribunaux en feront la preuve.

M. Magee: Je ne sais pas ce qu'il en sera des poursuites, mais je puis vous dire que votre question me permet d'aborder un aspect non seulement très important de cet accident, mais également très complexe.

Par exemple, M. Hase vous a parlé du transport par chemins de fer de l'acide sulfurique liquide, dans des trains unitaires. J'ai moi-même participé à une enquête portant sur l'accident d'un train transportant de l'acide sulfurique liquide, il y a trois ou quatre ans, à cinq milles de Welland. Pour une raison que nous n'avons pas réussi à déterminer, le train, qui voyageait à la vitesse opérationnelle de 50 milles à l'heure, a déraillé à partir du 19e wagon. Vingt-deux wagons ont complètement quitté la voie de chemins de fer, en l'endommageant et en causant des trous dans le sol de 6 pieds de profondeur. Des rails ont perforé certains wagons, entraînant l'écoulement de 200,000 gallons d'acide sulfurique liquide, qui en quelques minutes, se sont retrouvés au milieu de la ville de Welland.

Pendant que l'enquête se poursuivait, et j'en profite pour vous signaler que la Commission n'attend pas qu'elle soit terminée pour prendre des mesures, nous avons immédiatement décidé d'imposer aux trains transportant de l'acide sulfurique liquéfié une limite de vitesse de 40 milles à l'heure dans les zones non aménagées et de 30 ou 35 milles à l'heure dans les collectivités. Moins de 24 heures plus tard, toutes les industries qui recevaient de l'acide sulfurique liquéfié dans la province de l'Ontario frappaient à la porte du ministre des Transports et à celle du premier ministre du Canada pour leur faire savoir que cette ordonnance de la CCT créait des problèmes de réaction chimique dans les wagons et allait les obliger à fermer leurs portes, licenciant ainsi des milliers de personnes en moins d'une semaine.

Après avoir étudié cette plainte et conclu qu'elle était justifiée, nous avons annulé l'ordonnance. Je vous dis cela parce que beaucoup de problèmes vont se poser au cours de cette enquête et que bon nombre de solutions qui paraissent évi-

[*Text*]

seem evident are things that have been tried. In practice, if we had put all those people out of work by insisting that our order remain in effect, and if by the law of averages such an accident did not occur again, it would be quite difficult for us.

Mr. Lumley: Mr. Chairman, I realize that I am at the end of my time so I will make this a three-part question. First of all, under Part 72 of the regulations for the transportation of dangerous commodities by rail, I notice that chlorine is classified as a nonflammable compressed gas and not as poisonous gas. The first part of my question is, is there any difference between the precautionary measures used for these two commodities? Secondly, on the question that I asked today, Mr. Minister, regarding the hot-box detectors, I was disappointed that the House did not see fit to endorse it under Standing Order 43 where we could make it compulsory that all trains operating in Canada would install these hot-box detectors.

According to what I read in the media, which may or may not be correct, CP officials said that this incident could have been prevented had hot-box detectors been placed along the track. Finally, to sum up my question, Mr. Minister, in the bill for the transportation of dangerous products, will you ensure that some of the questions that I asked, for example, precautionary methods . . . I am pretty shocked to think there are not special precautionary methods outside of the identification of cars. Again maybe it is my lack of expertise in that particular field but I think we should ensure that it is in that particular piece of legislation—I do not think is in the previous legislation—again to minimize the occurrence of accidents, such as we had in Mississauga, some day in the future.

Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Lumley. Mr. Minister.

Mr. Mazankowski: On the matter of hot-box detection equipment, Mr. Lumley, although I would detect that there certainly is support for the spirit of your motion, I think it is incumbent upon me as a Minister to consult with the officials of the CTC inasmuch as they are currently reviewing the existing regulations. I would certainly want to act on their advice and their expertise inasmuch as they are working with this particular area at all times. In the spirit of the examination of the current regulations and the manner in which they are applied, I would rather opt for that course. We will certainly be consulting with the CTC on this very important matter. So far as tightening up the bill that will be presented, having to do with the transportation of dangerous goods, Mr. Lumley, that particular piece of legislation will be presented to the House, as I said, within the next week or 10 days. It may have to be tightened up in lieu of some of the experiences and given the benefit of some hindsight. And I will certainly invite the Committee to participate in that exercise. I think we have all gained some experience as a result of the unfortunate incident that occurred, and as I said in the House today and I repeat here, we are certainly going to adopt every measure possible and practicable to ensure that the movement of dangerous goods is done in the safest manner possible and whate-

[*Translation*]

dentes ont déjà été essayées. En pratique, si nous avions causé le licenciement de toutes ces personnes en maintenant cette ordonnance en vigueur et si, selon le calcul des probabilités, un tel accident ne s'était pas reproduit, il nous serait très difficile de nous justifier.

M. Lumley: Monsieur le président, mon temps étant presque écoulé, je vais séparer ma question en trois parties. Premièrement, je constate que la Partie 72 des règlements relatifs au transport par voie ferrée de produits dangereux classe le chlore comme un gaz comprimé ininflammable et non pas comme un gaz toxique. La première partie de ma question est la suivante: les mesures de précaution prises pour ces deux produits sont-elles différentes? Deuxièmement, j'ai déjà posé une question aujourd'hui en ce qui concerne les détecteurs d'échauffement des coussinets et j'ai été très déçu que l'Orateur n'ait pas jugé bon de l'accepter, en vertudu règlement 43; ainsi, on aurait pu rendre obligatoire l'installation de ces détecteurs sur tous les trains circulant au Canada.

D'après ce que j'ai lu dans les journaux, et ce n'est peut-être pas exact, les responsables du CP ont affirmé que cet accident aurait pu être évité si des détecteurs d'échauffement des coussinets avaient été installés le long de la voie. Pour terminer, permettez-moi, de résumer ma question: monsieur le ministre, veillerez-vous à ce que le projet de loi sur le transport des produits dangereux prévoie certaines mesures de précaution, comme celle que j'ai mentionnée. Je suis très étonné que les règlements actuels ne prévoient aucune mesure de précaution spéciale, si ce n'est l'identification du wagon. Je ne suis pas expert en la matière, mais je pense que ce projet de loi devrait prévoir de telles mesures de précaution, afin d'éviter que ce genre d'accident ne se reproduise.

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Lumley. Monsieur le ministre.

M. Mazankowski: En ce qui concerne ces détecteurs d'échauffement des coussinets, monsieur Lumley, je crois que beaucoup de députés étaient d'accord avec l'objectif de votre motion; toutefois, c'est à moi, en qualité de ministre, qu'il incombe de consulter les représentants de la CCT, dans la mesure où cette commission est en train de revoir les règlements actuels. Je préfère en effet la consulter avant de prendre quelque mesure que ce soit. C'est ainsi, donc, que je préfère procéder avant d'apporter quelque changement que ce soit à l'application des règlements actuels. Je peux donc vous assurer que je consulterai la CCT sur cette question. En ce qui concerne les mesures de précaution que vous recommandez d'incorporer au projet de loi sur le transport des matières dangereuses, monsieur Lumley, je peux déjà vous dire que ce projet de loi sera présenté en Chambre d'ici une dizaine de jours. Il se peut qu'on doive lui apporter certaines modifications, compte tenu des expériences que nous venons de vivre. Les membres du Comité seront bien entendu invités à participer à cet exercice. Nous avons tous tiré une certaine leçon de ce malheureux accident, et, comme je l'ai déjà dit en Chambre aujourd'hui, nous nous engageons à prendre toutes les mesures possibles pour nous assurer que le transport de matières dangereuses est effectué avec le maximum de sécurité et que la loi

[*Texte*]

ver legislation or regulation that is required to ensure that safety, bearing in mind the balances that the commissioner has pointed out, which I think you will recognize and appreciate—bearing those items in mind, we will proceed along that course.

• 2040

The Chairman: Thank you, Mr. Minister. Mr. Blaikie.

Mr. Blaikie: Thank you, Mr. Chairman. My thanks also to the Minister and to the officials who made a point of being here tonight in order to consider this important issue.

Mr. Chairman, I want to begin my remarks and questions this evening by trying to dispel for my part whatever sense of partisan politics may have grown up between myself and the Minister over this issue. I want to say at the outset that my intention has always been that there be a serious and objective discussion of this issue.

My first concern related to the issue, and it is a concern which I am on record as having previous to this incident, is with the transportation of dangerous products, however they may be transported. The government had indicated prior to the Mississauga derailment that it intended to bring in legislation pertaining to the transportation of such goods. Although I expressed some criticism over the time expired since commitments were given in the House, I do not suggest that the introduction of the legislation could have prevented the incident which brings us here tonight. Our legislation several years ago may have prevented it. And, for the absence of such legislation, we have the former government and not this government to ask questions of. Legislation now, we hope, will prevent future incidents like this one by ensuring that the marshalling of trains is always done in such a way as to adequately avoid dangerous combinations of cars in the same train. Now I understand, Mr. Chairman, that there are already a considerable number of regulations pertaining to the marshalling of trains contained in what is called "The Red Book," but obviously the evidence of this incident is that whatever regulations there are presently they are not adequate.

So my first question to the Minister is, how will the fact of the CTC inquiry in this case affect the speed with which the forthcoming legislation will be passed? You were sort of addressing this in your previous remarks. Do you see anything in particular in the inquiry which could produce amendments or additions to the proposed legislation, such as the reclassification of chlorine, for instance?

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I think we have to look at two issues here. We have the issue of railway safety which is the responsibility of the CTC and the regulations that are prescribed thereto and the application of those regulations to ensure that the movement of any goods, whether it be dangerous or less than dangerous, move in a safe manner and that the Canadian public's safety and security are preserved. We also have the matter of the transportation of dangerous goods, which is a piece of legislation which would develop a comprehensive safety program for the movement of dangerous goods, a code of regulations, a set of standards and guidelines which would be applied in a co-ordinated uniform fashion from coast

[*Traduction*]

et les règlements exigent un tel niveau de sécurité, compte tenu des réserves mentionnées à juste titre par le commissaire.

Le président: Merci, monsieur le ministre. Monsieur Blaikie.

M. Blaikie: Merci, monsieur le président. J'aimerais moi aussi remercier le ministre et ses fonctionnaires d'avoir fait un effort pour être ici ce soir afin d'étudier ce problème très important.

Monsieur le président, j'aimerais tout d'abord essayer de dissiper tout malentendu partisan qui aurait pu surgir entre le ministre et moi sur cette question. Je peux vous assurer que mon intention a toujours été d'avoir une discussion sérieuse et objective sur ce problème.

Déjà, avant ce malheureux accident, j'avais exprimé publiquement mon inquiétude au sujet du transport des matières dangereuses, quel que soit le mode utilisé. Le gouvernement avait indiqué, avant le déraillement de Mississauga, qu'il avait l'intention de présenter un projet de loi sur ce sujet. J'ai certes critiqué les longs retards qui ont suivi les engagements donnés en Chambre, mais je ne veux pas dire par là que la présentation de ce projet de loi aurait pu empêcher l'accident à propos duquel nous nous réunissons ce soir. Pour cela, il aurait fallu que ce projet de loi soit présenté il y a des années. Puisque tel n'a pas été le cas, c'est à l'ancien gouvernement et non pas au gouvernement actuel qu'il faut poser des questions. Nous espérons que ce projet de loi permettra d'éviter d'autres accidents de ce genre, en veillant à ce que le triage des wagons soit fait de manière à éviter que certaines voitures contenant des produits dangereux soient mises les unes à côté des autres. Je sais, monsieur le président, qu'un grand nombre de règlements, que l'on trouve d'ailleurs dans le «Livre rouge», régissent déjà le triage des wagons, mais il est évident que ces règlements ne sont plus adéquats.

J'aimerais tout d'abord savoir dans quelle mesure l'enquête menée par la CCT sur cette affaire rapprochera ou éloignera la date d'adoption de ce projet de loi. Vous avez un peu abordé la question dans vos remarques préliminaires, mais j'aimerais savoir si, à votre avis, l'enquête risque de susciter des amendements, notamment sur la reclassification du chlore, par exemple?

M. Mazankowski: Monsieur le président, cette question comporte deux aspects. Tout d'abord, il y a celui de la sécurité des chemins de fer, qui relève de la CCT, et l'application des règlements afférents et destinés à veiller à ce que le transport de toute marchandise, qu'elle soit dangereuse ou non, soit effectué avec le maximum de sécurité, afin d'assurer la protection des Canadiens. Il y a également la question du transport des produits dangereux; un projet de loi va être présenté, comportant tout un programme de mesures de sécurité à prendre pour le transport des produits dangereux, un ensemble de règlements, de normes et de directives qui seront appliqués de façon coordonnée et uniforme d'une côte à l'autre, d'une

[*Text*]

to coast, from province to province and municipality to municipality. It would provide for adequate training of inspectors, the development of a uniform method of accident reporting, and a method of dealing with any emergencies that may arise therefrom. That is really the umbrella or the framework under which the transportation of dangerous goods legislation is being formulated. I must say that it has been in formulation for some six or seven years, but there are some constitutional problems here as well.

• 2045

As you know, the movement of goods by truck in the provinces, intraprovincially and interprovincially, is a matter that falls within the domain of the respective provincial governments, and so you have to establish a framework under which there is the support of all the provinces. That is perhaps why it has taken so long to establish this kind of a uniform code or uniform set of rules and regulations that can be applied in a co-ordinated fashion.

Mr. Blaikie: Mr. Chairman, it seems to me, and in part the minister has already indicated this, that apart from this particular incident there remains the regular role of the Ministry of Transport and the Canadian Transport Commission which must go on even though the inquiry has not been finished. The commissioner himself indicated this, particularly when the inquiry has hardly even begun.

With regard to this, I expressed a concern in the House—rather unclearly, I admit, due in part to the strange context which Question Period imposes on the raising of issues—that the minister should see fit to act on the express need of the Canadian Transport Commission, indeed a need expressed in this very room last Thursday, for more rail inspectors. Even before the inquiry this was, and is, a problem that exists independently of what happened in Mississauga. I am glad to see, given your remarks in the House today, that you acknowledge this. I also acknowledge, on my part, the difficulty of getting qualified personnel to fill these positions.

My question to you at this time is this: will you say before the Committee that financial concerns will not be one of the barriers to rail safety in Canada, and whatever budget constraints have in the past been imposed on the CTC, which led to the present shortage of rail inspectors, or whatever budget constraints of the past will now be lifted in order that the CTC may quickly get about the business of enforcing existing regulations?

Mr. Mazankowski: I have certainly noted the member's representations. I have noted the comments of Mr. Turner in this Committee previously and the response of Mr. Benson, the president of the CTC, in regard to the requirement of additional manpower resources. I said today, and I repeat here again, that while funding has been tight in this period of restraint, in my department we have certainly not endeavoured to exercise those cutbacks in the areas of safety and security. Quite frankly, whether it involves air, marine or surface any matter pertaining to safety that has been drawn to my attention I have, to the extent I possibly can, provided funding for those

[*Translation*]

province à l'autre, et d'une municipalité à l'autre. Ce programme prévoira également la formation adéquate des inspecteurs, la mise au point d'une méthode uniforme de rapport des accidents et tout un ensemble de mesures à prendre en cas d'urgence. C'est là le véritable cadre dans lequel la législation sur les matières dangereuses est élaboré. Je dois dire que nous y travaillons depuis six ou sept ans, mais nous avons des problèmes de nature constitutionnelle ici aussi.

Comme vous le savez, le déplacement des biens par camions, tant à l'intérieur des provinces que vers d'autres provinces, est une question qui relève des gouvernements provinciaux respectifs, et il faut donc établir un cadre que toutes les provinces peuvent accepter. C'est peut-être pourquoi il a été si long d'établir ce genre de codes ou d'ensemble de règles uniformes qui peuvent être appliquées de façon coordonnée.

M. Blaikie: Monsieur le président, comme le ministre l'a déjà partiellement indiqué, il me semble que nonobstant cet incident particulier, le ministère des Transports et la Commission canadienne des Transports devront toujours jouer leur rôle habituel même si l'enquête n'est pas encore terminée. Le commissaire l'a dit lui-même, alors que l'enquête a à peine commencé.

A ce sujet, je crois que le ministre devrait nommer un plus grand nombre d'inspecteurs des chemins de fer, pour répondre aux besoins exprimés par la Commission canadienne des transports dans cette même salle jeudi dernier. A cet égard, j'ai moi-même exprimé ma préoccupation à la Chambre, quoi que j'admets avoir été assez obscur, à cause de l'étrange contexte que nous impose la période de questions. Même avant l'enquête, c'était là un problème, peu importe ce qui s'est produit à Mississauga. Je suis heureux de constater que vous l'avez reconnu dans vos propos à la Chambre aujourd'hui. Pour ma part, je reconnais également la difficulté de recruter un personnel compétent pour ces postes.

Voici ma question: Pouvez-vous promettre aux membres de ce comité que les préoccupations d'ordre financier ne nuiront pas à la sécurité ferroviaire au Canada, et que peu importe les restrictions budgétaires imposées à la CCT dans le passé, ce qui a entraîné le manque actuel d'inspecteurs ferroviaires, que peu importent les dispositions précédentes, toutes les restrictions budgétaires seront maintenant abandonnées afin de permettre à la CCT de faire respecter les règlements existants?

M. Mazankowski: Je prends certainement note des représentations du député. J'ai pris note des propos qu'a tenus M. Turner dans ce comité précédemment, et de la réponse de M. Benson, le président de la CCT au sujet du besoin de personnel supplémentaire. Je l'ai déjà dit aujourd'hui, et je le répète, même si les fonds ont été rares dans cette période de restrictions, mon ministère n'a jamais envisagé d'imposer des restrictions dans le domaine de la sécurité et de la sûreté. En toute franchise, dans toute la mesure du possible, j'ai accordé l'appui financier de mon ministère à toutes les questions relevant de la sécurité, qu'il s'agisse de transport de surface, de

[*Texte*]

kinds of exercises. So I will naturally be talking to the president of the CTC in regard to this very important matter, and I am hopeful that we can work out some satisfactory arrangement.

Commissioner Magee tells me that there is a problem in terms of acquiring the kinds of people. I am told that the level of pay is such that these kinds of people are attracted to the private sector, and there is a difficulty in acquiring the people with the talent and the desire to become involved. There are those problems. Nevertheless, if it is an issue that is urgent and requires urgent attention, I can assure this Committee that I will be approaching my Cabinet colleagues, stressing the importance and the need to ensure that this matter is redressed.

Insofar as the actions of the CTC, and indeed my department, with taking the necessary steps in the interim, while the inquiry is going on, I think I should point out again that the CTC has already taken action with regard to asking the railways to report by 5 o'clock tomorrow on the procedures with regard to the inspection of overheated journals, and what further actions they propose to take as a result of the Mississauga incident. The Committee will then make a decision as to whether or not an interim order should be provided. As well, they have indicated to me that the whole area of regulations is going to be examined very closely, the manner of procedures, the application, as a result of this unfortunate incident. There has also been an indication to me by the President of the CTC that they will be looking at the question of separation of flammable and toxic substances and, as well, looking at the implications of the possibility of rerouting the movement of dangerous commodities. I think that was a matter you alluded to in the House yesterday.

• 2050

The whole question of technical research is going on, and I am sure that I am safe in saying it will be accelerated by our department. So I can only reiterate what I said earlier, that we will endeavour to do everything possible to ensure the possible prevention of a recurrance of this kind of incident. As I said earlier, with the experience we have gained, and given the benefit of hindsight, I think we are in a very good position to come up with the best kinds of regulations and the best piece of legislation to deal with matters related to the movement—not only to the movement of dangerous substances but indeed the matters relating to the whole area of rail safety.

Mr. Blaikie: Mr. Chairman, I have one final point and it is more of a comment than a question, I suppose. In this problem, as in others, the crisis is not always just what it appears to be. We are hauling a lot more of these dangerous products than we used to, and we would thus have a problem even if rail safety had been kept up over the years. Just out of sheer odds, it seems to me, we would have more accidents which involve hazardous products. But like the energy crisis, the crisis cannot be reduced, it seems to me, to a practical one. It must also be seen as a crisis of lifestyle and the technology that we are in the habit of employing.

[*Traduction*]

transport aérien ou maritime. Alors naturellement, je discuterai de cette importante question avec le président de la CCT. J'espère que nous en viendrons à une entente satisfaisante.

Le commissaire Magee m'a dit que nous avions des problèmes de recrutement. On me dit que le niveau de rémunération est tel que ces gens sont attirés vers l'entreprise privée, et qu'il est difficile de recruter des personnes compétentes et intéressées. Cette difficulté existe. Quoi qu'il en soit, je puis assurer ce comité que si cette question est urgente et nécessite mon attention immédiate, j'en parlerai à mes collègues du Cabinet, en soulignant l'importance et la nécessité de corriger cette situation.

Quant aux mesures intérimaires prises par mon ministère et la CCT pendant que se poursuit l'enquête, je rappelle que la CCT a déjà pris des mesures à cet égard, afin de demander aux sociétés de chemin de fer de présenter d'ici 17 heures demain, un rapport sur la procédure d'inspection des coussinets surchauffés, et sur les mesures qu'elles entendent prendre à la suite de l'incident de Mississauga. Le comité décidera alors si un ordre intérimaire devrait être envoyé. On m'a également dit qu'à la suite de ce malheureux accident, toute la question des règlements sera étudiée en détail, y compris la procédure et la mise en œuvre. Le président de la CCT m'a également affirmé qu'on étudierait la question de la séparation des substances inflammables et toxiques; de plus, on examinera les conséquences qu'entraînerait l'établissement de nouveaux circuits pour le déplacement des produits dangereux. Si je ne m'abuse, vous y avez fait allusion à la Chambre hier.

Les recherches sur les aspects techniques de l'affaire sont en cours et je puis vous assurer que mon Ministère accélérera ce travail. Je ne peux donc que réitérer ce que j'ai dit plus tôt, c'est-à-dire que nous nous engageons à faire tout en notre pouvoir pour éviter qu'un tel accident ne se reproduise. Grâce à une rétrospective de l'expérience acquise, je crois que nous serons en mesure d'élaborer les meilleurs règlements et la meilleure législation, non seulement sur le déplacement des matières dangereuses, mais également sur toutes les questions pertinentes à la sécurité ferroviaire.

M. Blaikie: Une dernière chose, monsieur le président, et il s'agit plus d'une remarque que d'une question, je présume. Dans le cas de ce problème comme dans d'autres, la crise ne se limite pas à ce qu'elle semble être. Le transport des produits dangereux s'est beaucoup accru, et nous aurions un problème, même si la sécurité ferroviaire avait été maintenue au cours des ans. Ne serait-ce qu'à cause du nombre de déplacements, il me semble normal que nous ayons un plus grand nombre d'accidents impliquant des produits dangereux. Tout comme la crise de l'énergie, cette difficulté ne peut être résolue facilement. Cette crise met également en cause notre style de vie et la technologie que nous sommes habitués d'utiliser.

[*Text*]

It seems to me that we depend too much on synthetic materials and on nonrenewable resources for our way of life, both of which are more dangerous, and many even when not in transport, I might add. It seems to me, therefore, that only reducing our dependence on these substances in the first place will actually approach a comprehensive solution to the problem, a technological solution to a technological problem. This is the problem, Mr. Chairman and Mr. Mazankowski, and I hope that in the long run this is a perspective that we will bring to issues of this kind. Thank you.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, as for the member's comments relating to the fact that sooner or later an accident like this is bound to happen, given the increase in the amount of traffic and the increase in the amount of dangerous goods that are moved, I think that is a very valid observation. I suppose if you really wanted to make sure that an accident like that never occurred by stopping the movement of all dangerous commodities, of course that simply cannot happen.

What we have to do is to ensure that we can identify the cause of the accident and take the necessary procedures to prevent it from recurring. Secondly, given the benefit of the experience, we have to ensure that we can develop the kinds of vehicles and the kinds of regulations necessary to ensure that dangerous goods are handled in a manner that can provide the maximum amount of safety and security to the people of Canada.

The Chairman: Mr. McDermid.

Mr. McDermid: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Minister, Commissioner Magee, I live just north of the scene. My riding is just north of Mississauga. We welcomed all the refugees from Mississauga on the weekend to Brampton. We have the old Grand Trunk running through Brampton-Georgetown, and of course people in our community have shown concern since the accident. They are realists in knowing that dangerous goods must be transported. Their great concern is that it is done in the safest possible method.

Mr. Hase—if I can direct a question through you, Mr. Chairman, to Mr. Hase—one statement you made was not followed up by Mr. Lumley, and that was, I believe you said, sir, and I could be corrected, that placement is controlled on these trains. Was that an accurate statement?

• 2055

Mr. Hase: Yes, it is accurate. It perhaps could have been better phrased. Actually the regulations stipulate where certain types of commodities may be carried or where they may not be placed. Cars containing explosives A, as an illustration, and these are high explosives, may not be placed next to a car containing a flammable compressed gas, such as propane.

Mr. McDermid: Right.

Mr. Hase: Similarly, explosives A would not be placed any nearer than 16 cars from the locomotive or the caboose. These are the sorts of segregation of certain commodities, depending

[*Translation*]

J'ai l'impression que notre style de vie nous amène à trop dépendre des produits synthétiques et des ressources non renouvelables, les deux étant dangereux, même si on ne les transporte pas. A mon avis, c'est seulement en réduisant d'abord notre dépendance de ces substances que nous réussirons à élaborer une solution globale à ce problème, à apporter une solution technologique à un problème de technologie. Voilà la difficulté, monsieur Mazankowski, et j'espère qu'à long terme c'est là la perspective que nous adopterons pour des questions de cette nature. Merci.

M. Mazankowski: Monsieur le président, je crois que le député a tout à fait raison de présumer qu'un accident de cette nature doit certainement arriver tôt ou tard, compte tenu de l'augmentation du trafic et de l'accroissement de la quantité de matières dangereuses transportées. Pour vraiment s'assurer qu'un tel accident ne se reproduise plus jamais, il faudrait interrompre tout transport de matières dangereuses; évidemment, c'est impossible.

Nous devons donc identifier les causes de l'accident, et prendre les mesures nécessaires pour éviter une répétition. Puis, compte tenu de l'expérience acquise, nous devons nous assurer de pouvoir mettre au point les véhicules et les règlements nécessaires afin que les matières dangereuses soient maniées de façon à offrir un maximum de sécurité et de sûreté au peuple canadien.

Le président: Monsieur McDermid.

M. McDermid: Merci, monsieur le président.

Monsieur le Ministre, M. le Commissaire Magee, je demeure un peu au nord de la scène de l'accident. Ma circonscription se trouve au nord de Mississauga. Au cours de la fin de semaine, les gens de Brampton ont accueilli tous les réfugiés de Mississauga. La vieille ligne du Grand Tronc traverse Brampton-Georgetown, et bien sûr, les gens de ma communauté sont inquiets depuis l'accident. Ils sont réalistes et savent bien que les matières dangereuses doivent être transportées. Ils veulent s'assurer que les méthodes les plus sûres seront adoptées.

Monsieur le président, permettez-moi de poser une question à M. Hase. Vous avez dit une chose qui n'a pas été reprise par M. Lumley. Corrigez-moi si j'ai tort, monsieur, mais je crois vous avoir entendu dire qu'on contrôlait l'emplacement des wagons dans un train. Est-ce juste?

Mr. Hase: C'est exact, nous aurais dû nous exprimer plus clairement. Les règlements stipulent vers quelles destinations les marchandises peuvent être transportées et les endroits où elles ne peuvent pas être mises. Ainsi, des wagons contenant des explosifs A, c'est-à-dire des matières hautement explosives ne peuvent pas être placés à côté d'un wagon contenant du gaz inflammable, tel le propane.

M. McDermid: D'accord.

M. Hase: De plus, les explosifs A ne peuvent pas être distant de moins de seize wagons de la locomotive ou du fourgon de queue. Voilà donc ce que les règlements prévoient pour le transport de certains produits.

[*Texte*]

on how they are categorized on placards, that the regulations require.

Mr. McDermid: I am not sure whether I can get into the specific questions on this particular train or not. Were the regulations followed on this particular train or is that yet to be determined?

Mr. Magee: That is one of the questions that will be determined at the investigation.

Mr. McDermid: Okay.

Mr. Magee: Who owned the car; whether it was placarded; when was it last checked; what terminals had it passed through; what kind of journal box did it have, friction bearing or roller bearing, and many other questions, all have to be determined at the inquiry, amongst much bigger issues than these.

Mr. McDermid: One of the complaints that I observed on the weekend was that the cars were placarded but of course you could not get close enough to them to find out what was in them. Now a manifest, as I understand it, is located in the caboose of the train but in fact the manifest was a computer printout that the layman could not read. Is that accurate?

Mr. Hase: May I speak to that?

Mr. McDermid: Certainly.

The Chairman: Mr. Hase.

Mr. Hase: The manifest that you refer to is indeed a computer printout. However, it does include information as to what the placarding is and what the product name is on the cars that are carrying dangerous commodities. In addition to that, there is hazard information, an emergency information response form, which must cover and accompany each shipment of the dangerous commodity. The response form identifies the commodity, it informs as to what the hazard is and the chief hazards of the commodity. It tells what emergency action should be taken in the event of release of the product, such as keeping upwind from poisonous gas through evacuation and so forth. This is information which might be called imperative to the moment until experts can arrive on the scene so that the police and other people, who usually are the first people on the scene, will have some knowledge of what action to take. In addition to that the form carries a telephone number where expert advice is obtainable from the shipper of the product. These are in the caboose with the conductor.

The Chairman: I wonder, Mr. Hase, if you might just change with the parliamentary secretary so that we might . . .

Mr. Hase: Yes.

The Chairman: I was going to promote him up to the head table.

Mr. McDermid: Mr. Chairman, if I could follow my line of questioning with Mr. Hase with the Minister's permission.

This special notice that you have just talked about. Where is that located; is that also in the caboose?

[*Traduction*]

M. McDermid: Les règlements ont-ils bien été appliqués pour cette fois bien cela n'a-t-il pas encore été déterminé.

M. Magee: On le saura à l'issue de l'enquête.

M. McDermid: Très bien.

M. Magee: On saura également à qui appartenaient les wagons, si les inscriptions prévues par les règlements étaient bien apposées, la date des dernières vérifications, les gares qu'il avait traversées, le genre de coussinets dont ils étaient munis, s'ils étaient munis de roulement à billes ou à friction; l'enquête répondra à toutes ces questions, qui sont d'ailleurs loin d'être les plus importantes.

M. McDermid: J'ai entendu dire au cours du weekend que même si les affiches réglementaires avaient bien été apposées sur les wagons, il n'y avait pas moyen de s'en approcher suffisamment pour savoir ce qu'elles contenaient. La déclaration d'expédition qui se trouvait dans le fourgon de queue était paraît-il un imprimé d'ordinateur qui ne veut rien dire pour un non-spécialiste. Est-ce bien exact.

M. Hase: Vous permettez que je réponde?

M. McDermid: Je vous en prie.

Le président: Monsieur Hase.

M. Hase: Effectivement, la déclaration d'expédition est un imprimé d'ordinateur. Il comprend néanmoins, des renseignements figurant sur l'affiche apposée sur les wagons et notamment le nom du produit transporté, dans le cas des wagons transportant les produits dangereux. De plus, un formulaire contenant des dispositions en cas d'urgence doit accompagner tout transport de produits dangereux. Ce formulaire nomme le produit dangereux en question, et précise les dangers qu'il comporte. Il explique aussi les mesures d'urgence à prendre au cas où le produit venait à se répandre, notamment en organisant l'évacuation des personnes pour échapper au gaz toxique charrié par le vent. Tous ces renseignements doivent figurer sur ce formulaire de façon à permettre aux agents de police qui, normalement, sont les premiers à arriver sur la scène à prendre des mesures, avant l'arrivée des spécialistes. De plus, le formulaire doit donner le numéro de téléphone permettant de rejoindre l'expéditeur des produits qui peut donner d'autres conseils. Tous ces documents doivent se trouver dans le fourgon de queue.

Le président: Voulez-vous changer de place avec le secrétaire parlementaire . . .

M. Hase: Certainement.

Le président: J'allais lui demander de prendre place à la même table que le président.

M. McDermid: Si le ministre est d'accord, je voudrais poser encore quelques questions à M. Hase.

Est-ce que cet avis spécial dont vous venez de parler se trouve également dans le fourgon de queue?

[*Text*]

Mr. Hase: That is in the caboose. The weight rolls, as I understand it, that cover the commodity shipments are red tagged.

Mr. McDermid: Have there been any orders go out from the commission, Commissioner Magee, since the accident on the weekend pertaining to the transportation of hazardous commodities? Has there been an increased check, for example, in the mix on trains?

Mr. Magee: By the Canadian Transport Commission?

Mr. McDermid: Yes.

Mr. Magee: The Canadian Transport Commission is drawn as tightly as it can be right now with its available manpower and you have touched upon this question, that the effectiveness of any regulatory legislation depends on the quality and the amount of resources given to us by government. The figures over the last three or four years have been steadily downwards. I can give them to you if you wish. We are now faced with a directive from Treasury Board to reduce the staff of the commission by another 100 persons. So we are doing all we can do, and incidentally, we are inspecting. It is not a situation that there is no inspection. Inspection is going on, but it cannot be on more than a spot or a Gallup Poll basis throughout the country.

• 2100

Mr. McDermid: Have you in fact, sir, notified the companies that are transporting, such as CP, of their responsibilities and to do a check on their own trains? Have you sent out a notice to the effect that you hope that they themselves do a close check on their trains, that they are following the regulations?

Mr. Magee: On the hot box situation?

Mr. McDermid: On the mixtures, on the placement control of the cars, et cetera, et cetera, that sort of thing. I am just wondering if you have asked the companies to pay a little more attention to what they are doing.

Mr. Magee: At the investigation we will find out whether they have failed to pay attention or whether they have been paying attention. All they know at the moment is the immediate cause of the accident, that a bearing burned out, the wheels fell off the car a mile and a half west of the accident, and by some miracle the train continued on for another mile and a half before that car struck nose down and hit either a switch or the level crossing interface. That effect, of course, would be that that car and all the ones succeeding is just flew into the air and landed in a horrible big heap with all the explosions and fire and all the things that have occurred.

Mr. McDermid: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. McDermid. Mr. Turner.

Mr. Turner: Mr. Minister, during the war years, was there any speed limit of 40 or 50 miles per hour imposed on all trains running between Buffalo, Fort Erie, Sarnia and Chicago, hauling oil for the war?

[*Translation*]

M. Hase: Une étiquette rouge est apposée sur cet avis que se trouve dans le fourgon de queue.

M. McDermid: La Commission, commissaire Magee, a-t-elle donné des ordres spéciaux quant au transport des produits dangereux depuis l'accident du weekend dernier? Vérifie-t-on davantage les différents produits transportés par un seul convoi.

M. Magee: Vous parlez de la Commission canadienne des transports?

M. McDermid: Oui.

M. Magee: La Commission canadienne des transports ne peut pas faire plus qu'elle ne fait, vu les effectifs dont elle dispose. Vous venez d'ailleurs de soulever une question importante, car le contrôle de l'application d'une loi dépend des crédits qui nous sont attribués par le gouvernement. Or, nos crédits ont été réduits d'année en année, et ce depuis quatre ans. Je peux vous communiquer les chiffres si vous voulez. Le Conseil du Trésor nous a d'ailleurs mis en demeure de réduire nos effectifs d'encore cent personnes. Néanmoins, nous faisons de notre mieux et notamment nous faisons des inspections. Mais par la force des choses, nous ne pouvons pas faire autre chose que des inspections au hasard et partout dans le pays.

M. McDermid: Avez-vous notifié les sociétés, dont le CP, qu'il leur incombe également de vérifier ce qu'elles transportent? Avez-vous demandé des procédures de vérification sévères, conformément au Règlement?

M. Magee: Vous parlez des coussinets surchauffés?

M. McDermid: Je parle du transport dans un seul convoi de différents produits. Avez-vous invité les transporteurs à faire preuve de plus de prudence?

M. Magee: L'enquête montrera que les transporteurs ont bien fait leur devoir. Tout ce que l'on sait pour le moment, c'est que l'accident est dû à l'échauffement d'un roulement à bille, ce qui a provoqué la chute des roues à 1 mille et demi à l'ouest du lieu de l'accident. Par on ne sait quel miracle, le train a poursuivi sa course pendant encore un mille et demi avant qu'un wagon ne s'écroule au passage à niveau ou dans un aiguillage. Les wagons ont été projetés en tous sens, suivis des explosions et de l'incendie.

M. McDermid: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur McDermid. Monsieur Turner.

M. Turner: Je crois me souvenir, monsieur le ministre, que pendant la guerre, des limites de vitesse de 40 ou 50 milles à l'heure avaient été prévues pour tous les trains transportant du pétrole entre Buffalo, Fort Erié, Sarnia et Chicago.

[*Texte*]

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I am sorry, I cannot answer that question. Mr. Magee might be able to . . .

Mr. Turner: Could Mr. Magee tell me this?

The Chairman: Mr. Magee.

Mr. Magee: I was not here then, I was in another country, but if any member of our group can supply the answer I wish he would speak up. I do not know the answer to that question.

Mr. Turner: There was a speed limit imposed of 40 miles an hour when the cars came over from the United States and about a month later it was raised to 50. The reason for this speed limit, it was imposed because the up and down bounce of the drawbars or in the tank cars thus pulling the pins between the cars so that the brakes automatically went onto emergency. That was the reason. It applied all during the war. What are the speed rules and regulations for hauling dangerous goods in Canada on the railways, and is there any speed limit on tracks or trains hauling dangerous goods cars?

Mr. Magee: I am sorry, a member of my staff was commenting on your previous statement. Would you repeat that, please, Mr. Turner?

Mr. Turner: What are the speed rules and regulations for hauling dangerous goods on Canada's railways and is there any speed limit on trains hauling any dangerous goods cars?

Mr. Magee: The operating timetable speed of freight trains as prescribed by the railways themselves in their own operating timetables would govern the movement of cars containing dangerous commodities.

Mr. Turner: How many cars between the engines hauling the train and the first car where a dangerous product is loaded? What are the rules and regulations?

Mr. Magee: Mr. Turner, I do not know whether to give the answer you gave on the radio tonight, because I think you were right, but I am going to ask Mr. Hase to answer that question.

Mr. Hase: If it is an explosive Class A, 16 cars. If it is other dangerous commodities, six.

Mr. Turner: I think it is 15 cars. I forget but I am pretty sure it is either 13 or 15.

Mr. Hase: Sixteen.

• 2105

Mr. Turner: So how many idler cars are used between cars hauling propane, chlorine, gasoline and sulphuric acid or any other dangerous products? Do you use idler cars, which are the flat cars in between these various products?

The Chairman: Mr. Hase.

Mr. Hase: No, sir, there is no requirement for a specific type of car such as an idler car.

Mr. Turner: When a crew is setting off or lifting any dangerous goods cars at any rail terminal or any rail point, is there any rule or regulation where the cars are to be placed in the train?

[*Traduction*]

M. Mazankowski: Je demanderai à M. Magee de répondre à cette question.

M. Turner: Vous pouvez me répondre, monsieur Magee?

Le président: Monsieur Magee.

M. Magee: Impossible de vous répondre, car j'étais à l'étranger à l'époque. Mais peut-être que quelqu'un d'autre dans notre groupe pourra le faire.

M. Turner: La limite de vitesse était de 40 milles pour les rains venant des États-Unis et un mois plus tard, cette limite a été portée à 50 milles à l'heure. Cette décision a été prise à cause des secousses subies par les wagons-citernes, secousses qui déclenchaient le dispositif automatique de freinage. Cette mesure a été en vigueur pendant toute la guerre. J'aimerais savoir s'il existe toujours des limites de vitesse prévues pour le transport de produits dangereux au Canada à l'heure actuelle?

M. Magee: Je m'excuse, pourriez-vous répéter votre question?

M. Turner: Quelles sont les limites de vitesse prévues pour le transport de produits dangereux par chemin de fer?

M. Magee: Ce sont les sociétés ferroviaires elles-même qui fixent les vitesses des trains transportant des produits dangereux.

M. Turner: Y a-t-il des règlements quant au nombre de wagons devant séparer la locomotive du premier wagon contenant des produits dangereux?

M. Magee: Je demanderai à M. Hase de répondre à votre question.

M. Hase: Si le produit dangereux est un explosif de la catégorie A, il doit être distant de 16 wagons de la locomotive. Pour les autres produits dangereux, 6 wagons suffisent.

M. Turner: Je ne me souviens plus au juste, mais je crois que ce serait plutôt treize ou quinze wagons.

M. Hase: Non, c'est seize.

M. Turner: Combien de wagons-allonges y a-t-il entre les wagons transportant du propane, du chlore, de l'essence, de l'acide sulfurique ou d'autres produits dangereux? Les wagons-allonges doivent-ils être placés entre ces différents produits?

Le président: Monsieur Hase.

M. Hase: Non, les règlements ne prévoient pas l'obligation d'utiliser un wagon-allonge.

M. Turner: Lorsqu'un train démarre ou que des wagons contenant des produits dangereux sont déplacés à un point quelconque du trajet, les règlements prévoient-ils l'emplacement exact des wagons contenant les produits dangereux dans le convoi?

[*Text*]

Mr. Hase: Yes, they have within the company's instruction manuals, to trainmen, conductors, enginemen, the yard foremen and other employees who have general instructions, specifics which reflect the requirement of our regulations for the particular products.

Mr. Turner: Do the CTC inspectors check these trains to make sure that everybody is living up to the rules and regulations?

Mr. Hase: As much as is possible, with the resources we have.

Mr. Turner: You still have a shortage of inspectors?

Mr. Hase: Yes, sir.

Mr. Turner: Is the CPR track through Mississauga a mainline track from Windsor through London to Toronto? And what is the passenger speed on that track and what is the freight train speed on that track?

Mr. Hase: I am sorry, I cannot answer as to the passenger train speed. I believe the speed in the Mississauga area is 60 miles an hour for freight. However, that information can be provided.

Mr. Turner: Did the CTC or the Department of Transport order the railways, by order or in regulations, to install hotbox detectors and, if so, on what date?

Mr. Magee: No, sir, we have not ordered . . .

The Chairman: Mr. Commissioner . . .

Mr. Magee: Yes, excuse me.

The Chairman: . . . I was just trying to help the girls to make sure they know who is answering questions.

Mr. Magee: Oh, I am sorry.

The Chairman: If you hear me interjecting it is not that I am trying to constantly introduce you except to somebody who is several blocks away.

Mr. Magee: Right.

Mr. Turner: Is it true that the CNR is already using this rail safety device on the Oakville sub between Hamilton and Toronto?

Mr. Magee: I do not know whether on the Oakville sub, but I know that both the Canadian National and the Canadian Pacific are using hotbox detectors.

I was travelling on a Canadian National freight train about three weeks ago from Montreal to Smith Falls studying the air brake situation on the railways in regard to another inquiry that is going to take place in the new year and I watched the hotbox detectors working on that. That was a Canadian Pacific freight train, incidentally, and Canadian National have them too, and have saved some serious accidents as a result of them.

Mr. Turner: Mr. Magee, has the CTC informed the members of this Committee if the CPR has been ordered to install the hotbox detectors on the CPR track, Mississauga, by the CTC, or is the railway making the installation of the detectors

[*Translation*]

M. Hase: Les manuels d'instruction destinés aux chauffeurs, aux mécaniciens, aux contremaîtres des gares de triage et aux autres employés contiennent les règlements régissant le transport des produits dangereux.

M. Turner: Les inspecteurs de la commission inspectent-ils les trains pour s'assurer que les règlements sont effectivement appliqués?

M. Hase: Nous faisons ce que nous pouvons, dans la mesure de nos moyens.

M. Turner: Vous n'avez toujours pas assez d'inspecteurs?

M. Hase: Oui, malheureusement.

M. Turner: La voie du Canadien Pacifique qui traverse Mississauga est-elle une voie principale allant de Windsor à Toronto en passant par London? A quelle vitesse les trains de marchandises ou de passagers sont-ils censés rouler sur cette voie?

M. Hase: Je ne sais pas quelle est la vitesse pour les convois passagers mais pour ce qui est des trains de marchandises, ils ne peuvent dépasser 60 milles à l'heure dans la région de Mississauga. Je peux vous faire parvenir le renseignement en ce qui concerne les trains de passagers.

M. Turner: La Commission des transports ou le ministère des Transports a-t-il invité les compagnies ferroviaires à équiper les trains de détecteurs de surchauffe?

M. Magee: Non nous ne l'avons pas fait.

Le président: Monsieur le comissaire.

M. Magee: Oui, excusez-moi.

Le président: C'était simplement pour que les procès-verbalistes puissent vous identifier.

M. Magee: Désolé.

Le président: C'est simplement pour faciliter la transcription.

M. Magee: D'accord.

M. Turner: Est-ce vrai que le CN utilise déjà ce dispositif de sécurité sur le tronçon d'Oakville entre Hamilton et Toronto?

M. Magee: Je ne suis pas sûr en ce qui concerne Oakville. Ce que je sais c'est que le Canadien National, comme le Canadien Pacifique, utilise ces dispositifs de sécurité.

Lorsque, il y a trois semaines, j'étais à bord d'un train de marchandises du CN allant de Montréal à Smith Falls, j'ai remarqué, tout en inspectant les freins en vue d'une autre enquête qui doit débuter l'an prochain, que ce train était équipé de ces détecteurs. Il s'agissait d'un train du Canadian Pacifique mais je sais que les trains du Canadien National sont également équipés de ce dispositif, ce qui leur a d'ailleurs permis d'éviter des accidents graves.

M. Turner: La Commission canadienne des transports a-t-elle donné ordre au Canadian Pacifique d'équiper de ce dispositif de sécurité ses trains empruntant la voie de Mississauga ou bien les compagnies ferroviaires se chargent-elles

[*Texte*]

during their implementation of their maintenance work during the year?

Mr. Magee: Both railways are installing hotbox detectors as part of their own maintenance and improvement program and neither have been in receipt of any instructions from the Canadian Transport Commission to install hotbox detectors.

Mr. Turner: Well, we were informed by the Toronto *Star* today, or one of the newspapers, that CPR is going to install these detectors within the next year. Do you not think the detectors should be installed now, within the next month or so, on this section of track?

Mr. Magee: I do not know, having regard for the manufacture of this equipment and its availability, whether anybody could install it in the next month anywhere in Canada. It is possible that they can. But whether hotbox detector equipment should be made a mandatory requirement on the railways has to be looked at from the standpoint of the total Canadian National and Canadian Pacific rail system in Canada—and we have got two of the largest railways in the world in this country to contend with—and whether such an order would be given is something that will be decided as the result of this investigation that is going to open in Mississauga on December 4.

Mr. Turner: Once this spill is cleaned up will there be a slow order placed on that section of the track at Mississauga, and for how long will that slow order be placed?

Mr. Magee: There will be a slow order, yes.

Mr. Turner: What speed?

Mr. Magee: It will be the normal crossing accident slow order speed of 25 miles an hour.

Mr. Turner: Well, if you are interested in safety in the CTC and the Department of Transport, why do you not order detectors placed on the mainline now, within the next month or two, to prevent further accidents, especially where these highspeed trains run between Toronto, London, Oakville, Montreal through that area?

• 2110

Mr. Magee: Throughout the whole country?

Mr. Turner: In the area where we service the most people, between Toronto and Quebec City and Windsor, on both railways.

Mr. Magee: Well, we would have to look at the question from the standpoint of all the people in all the communities and decide, if a program of this kind is to proceed, that everybody would be protected. It may be that out of this inquiry will come a recommendation that, progressively, this protection equipment is to be installed on all mainline and branchline tracks in Canada which are carrying any amount of railway traffic.

Mr. Turner: Can you tell me the purchase cost, the price, of these detectors to the railways?

Mr. Magee: I do not know the purchase cost myself. Mr. Hase, do you know?

Mr. Hase: I am sorry I do not know.

[*Traduction*]

elles-mêmes d'installer ces dispositifs au cours de leurs travaux d'entretien normaux?

M. Magee: Les deux compagnies installent ces dispositifs de sécurité dans le cadre de leurs travaux d'entretien du matériel roulant, sans que la Commission canadienne des transports leur en ait donné l'ordre.

M. Turner: D'après un article paru aujourd'hui dans le *Star* de Toronto, le CP compte installer ces dispositifs de sécurité au cours de l'an prochain. Ne pensez-vous pas que ces dispositifs devraient être installés immédiatement, du moins sur ce tronçon-ci?

M. Magee: Je ne sais pas si un délai d'un mois serait suffisant pour les obtenir, sans même parler de leur installation. La décision de rendre obligatoire pour le réseau tout entier l'installation de ce dispositif doit être prise compte tenu de l'ensemble du réseau ferroviaire des sociétés Canadien National et Canadien Pacifique et sans oublier que nos réseaux ferroviaires sont les plus longs du monde. En tout état de cause, la décision ne sera prise qu'à l'issue de l'enquête qui doit débuter à Mississauga le 4 décembre prochain.

M. Turner: Lorsque la voie aura été déblayée, est-ce que les trains devront rouler au ralenti à Mississauga et si oui, pendant combien de temps?

M. Magee: Oui ils devront rouler au ralenti.

M. Turner: A quelle vitesse?

M. Magee: A 25 milles à l'heure.

M. Turner: Si la Commission canadienne des transports et le ministère des Transports tiennent réellement à assurer la sécurité du transport ferroviaire, pourquoi ne donnez-vous pas ordre d'équiper d'ici un à deux mois tous les trains empruntant cette grande ligne afin d'empêcher d'autres catastrophes éventuelles, surtout sur les voies empruntées par les rapides desservant Toronto, London, Oakville et Montréal.

M. Magee: Dans l'ensemble du pays?

M. Turner: Là où les voyageurs sont plus nombreux, entre Toronto, Québec et Windsor, pour les deux sociétés.

M. Magee: Il faudrait se placer du point de vue des habitants des agglomérations concernées et, pour décider de l'application d'un tel programme, s'assurer que chacun soit protégé. Cette commission d'enquête va peut-être recommander l'installation progressive de ce genre de matériel sur toutes les lignes principles et les lignes secondaires canadiennes, quelle que soit l'importance des mouvements.

M. Turner: Quel serait le coût d'achat de ces détecteurs pour les sociétés de chemins de fer?

M. Magee: Je ne le sais pas. Monsieur Hase, le connaissez-vous?

M. Hase: Non, je suis désolé.

[*Text*]

Mr. Turner: Mr. Minister, I believe you are going to introduce a new Act and I understand it is going to provide for the inspection of dangerous goods both at points of origin and in transit. Who is going to make the inspection?

Mr. Mazankowski: The inspections will be made by qualified people. The Act will provide for the acquisition of inspectors to ensure that the spirit of the Act is carried out and they will be trained in an appropriate fashion commensurate with their duties.

Mr. Turner: Who are these qualified people you are talking about?

Mr. Mazankowski: Well, we do not have the Act in place so I cannot give you a living example, Mr. Turner; but the Act will make provisions for the hiring and the training of inspectors and they will naturally have the necessary expertise to discharge their responsibilities with the framework of the Act.

Mr. Turner: If I understand you, you are going to make an agreement with other administrations with regard to inspection and enforcement of the new regulations. Who are these other administrations?

Mr. Mazankowski: Well, that is an inaccurate statement, Mr. Turner. The bill has not even been introduced: it is not before the Committee. I am not aware of where you received that information but it certainly does not coincide with my thinking.

The Chairman: Your last question, Mr. Turner.

Mr. Turner: I understand that the legislation is also going to authorize inquiries into accidents or incidents involving the transportation of dangerous goods. Who is going to make these inquiries?

Mr. Mazankowski: Well, there are various provisions for the authorization of inquiries and I am sure that the legislation, when it is introduced, tabled in the House and brought before this Committee, will clearly speak for itself and you will have an opportunity to comment on the provisions of the bill at that time.

The Chairman: Thank you, Mr. Turner.

Perhaps the Minister will resolve that by putting into legislation my own bill with respect to why this independent commission for the investigation of accidents would fall within the scope of federal legislation.

Mr. Lumley: We will support that.

The Chairman: It would separate the regulatory bodies from the investigative bodies.

Mr. Jupp, please.

Mr. Jupp: Mr. Chairman, I would like to first thank you very much for the opportunity of being a member of the Committee tonight because of the special interest that I have in this, as this accident occurred in my constituency of Mississauga North. It first came to my attention through the window of my apartment. I had just looked at the clock and it must have been four minutes after the accident because it was about a minute or so before midnight. And when I got in touch with

[*Translation*]

M. Turner: Monsieur le Ministre, vous allez présenter un projet de loi qui prévoira l'inspection des produits dangereux tant au point d'origine que pendant le transport. Qui procédera à ces inspections?

M. Mazankowski: Elle sera faite par des personnes compétentes. La Loi prévoira l'embauche d'inspecteurs pour assurer que l'on se conformera à l'esprit de la loi et ces inspecteurs seront formés en fonction des devoirs qu'ils seront appelés à remplir.

M. Turner: Qui sont ces personnes compétententes dont vous parlez?

M. Mazankowski: Comme la loi n'est pas encore en vigueur, je ne puis vous donner d'exemples précis, monsieur Turner, seulement la loi prévoira l'embauche et la formation d'inspecteurs qui disposeront donc des compétences nécessaires pour assumer les responsibilités que leur conférera la loi.

M. Turner: Si j'ai bien compris, vous envisagez d'arriver à des accords avec d'autres organismes en ce qui concerne l'inspection et l'application des nouveaux règlements. Qui sont ces autres organismes?

M. Mazankowski: Monsieur Turner, il n'est pas question de cela. Le projet de loi n'a pas encore été présenté; le Comité n'en a pas encore été saisi. Je ne sais d'où vous tenez ces renseignements mais ils ne correspondent pas à ce que je sais.

Le président: Monsieur Turner, ce sera votre dernière question.

M. Turner: Je crois savoir qu'aux termes de la loi, on pourra autoriser des enquêtes sur les accidents ou les incidents relatifs au transport de produits dangereux. Qui sera chargé de faire ces enquêtes?

M. Mazankowski: Il y a diverses dispositions relatives aux autorisations concernant les enquêtes et, quand le projet de loi sera présenté à la Chambre et quand le Comité en sera saisi, vous verrez clairement de quoi il s'agit et vous aurez l'occasion de faire part de vos remarques.

Le président: Merci, monsieur Turner.

Peut-être le ministre résoudra-t-il le problème en incluant dans son projet de loi le bill que j'avais présenté et où je posais la question de savoir pourquoi cette commission indépendante d'enquête sur les accidents allait relever de la législation fédérale.

M. Lumley: Nous vous appuierons.

Le président: Cela permettrait de distinguer entre les organismes de réglementation et les organismes d'enquête.

Monsieur Jupp, vous avez la parole.

M. Jupp: Monsieur le président, j'aimerais tout d'abord vous remercier de me donner l'occasion d'être membre du Comité ce soir, compte tenu de l'intérêt tout particulier que je porte à cet accident qui est intervenu dans ma circonscription, la circonscription de Mississauga-Nord. J'ai vu l'accident de la fenêtre de mon appartement. Je venais de regarder l'horloge et l'accident a dû intervenir quatre minutes après, c'était à peu

[*Texte*]

the police, they said that the best thing I could do was to stay out of the road and not to take my car anywhere over there.

I will tell you that the next hour or so was an experience the like of which I have never had in my life, and I thought I had seen some pretty big effects from bombs in the war; but I have never seen anything quite like what I saw out of a 21st floor window that night, especially the one that went off about 25 minutes after midnight. It was an experience that I have never had before and I never want to again.

I certainly share the enthusiasm of the Committee for the tremendous way that everybody went around and co-operated, and doing the very best they could to find out what could be done to extricate the people from the situation. On late Sunday afternoon, early Sunday evening, I was one of the 250,000 or so people who had to leave Mississauga. I want to talk a bit about that in a moment, but I understand there was an accident—it did not have anywhere near this effect—but there was an accident similar in nature to this, in West Brome, Quebec, about six months ago.

• 2115

Mr. Mazankowski: Perhaps Mr. Magee might want to comment on that. I am not aware of the particular accident to which the honourable member is referring.

The Chairman: Mr. Hase.

Mr. Hase: Sir, the accident in West Brome, Quebec, resulted from a highway vehicle—a truck, in fact—stopped at the crossing waiting for the train to go by being struck by another truck which was descending a hill and which drove the stopped truck into the side of the train as it was going over the crossing. Dangerous commodities were involved, including propane.

Mr. Jupp: And people were excavated—sorry, evacuated at that time?

Mr. Hase: That is correct.

Mr. Jupp: Sorry, it has been a long 72 hours for me. People were evacuated at that time.

Mr. Hase: Yes.

Mr. Jupp: What I am wondering about is really whether it was followed up with an inquiry?

Mr. Mazankowski: My understanding is the Railway Transport Committee did investigate, as all accidents are investigated. I am not sure; I do not believe there was an inquiry.

I am informed there was not an inquiry.

Mr. Jupp: Let me ask this, then. When was the last time there was a public inquiry such as that which you are proposing for the Mississauga mishap beginning on December 4? When was the last time an inquiry such as that took place?

Mr. Magee: There are inquiries and investigations into accidents going on all the time.

Mr. Jupp: I mean a public inquiry, such as you now propose?

[*Traduction*]

près une minute avant minuit. Je suis entré en contact avec la police et on m'a conseillé de ne pas prendre la route.

Je puis vous dire que, pendant l'heure qui a suivi, j'ai connu une expérience unique dans ma vie. J'avais déjà pu constater les résultats des bombes pendant la guerre, mais je n'avais rien vu de pareil à ce que j'ai vu depuis la fenêtre de mon appartement situé au 21e étage, notamment quand il y a eu cette explosion à environ 12h25. C'est une expérience que je n'avais jamais connue auparavant et je ne voudrais pas non plus la connaître à nouveau.

J'aimerais également me joindre aux membres du Comité qui ont félicité toutes les personnes concernées pour le merveilleux effort de collaboration; toutes ces personnes ont fait de leur mieux pour tirer les citoyens de cette situation. Dimanche en fin d'après-midi et en début de soirée, j'ai été parmi les quelque 250,000 personnes qui ont dû quitter Mississauga. Je reviendrai sur ce sujet dans quelques instants mais je crois savoir qu'il y a eu un accident, certes rien d'aussi grave, mais un accident du même ordre à Brome-Ouest, au Québec il y a quelque six mois.

M. Mazankowski: Peut-être M. Magee voudra-t-il vous répondre. Je n'ai pas entendu parler de l'accident auquel le député fait allusion.

Le président: Monsieur Hase.

Mr. Hase: Monsieur, l'accident à Brome-Ouest, au Québec, a été le fait d'un camion qui se trouvait arrêté à un passage à niveau pour laisser passer un train. Ce camion a été percuté à l'arrière par un autre camion qui descendait la route; il s'est trouvé projeté sur le train alors que celui-ci passait. Le train transportait des produits dangereux, notamment du propane.

M. Jupp: Est-ce qu'il y a eu excavation? Je vous prie de m'excuser, évacuation?

M. Hase: Oui.

M. Jupp: Je vous prie de m'excuser, mais cela dure depuis 72 heures pour moi. Donc il y a eu évacuation.

M. Hase: Oui.

M. Jupp: J'aimerais savoir s'il y a eu enquête par la suite.

M. Mazankowski: Je crois savoir que le comité des Transports par chemin de fer a fait une enquête, comme il le fait à propos de tous les accidents. Je n'en suis pas certain je ne pense pas qu'il y ait eu enquête.

On me dit qu'il n'y a pas eu enquête.

M. Jupp: Par conséquent, permettez-moi de poser la question suivante. De quand date la dernière enquête publique de l'importance de celle que vous avez annoncée en ce qui concerne Mississauga et qui s'ouvrira le 4 décembre?

M. Magee: Il y a en permanence des enquêtes sur les accidents.

M. Jupp: Je parle d'une enquête publique telle que celle dont vous avez parlé.

[*Text*]

Mr. Magee: A public inquiry of this kind occurs seldom, because of our resources.

Mr. Jupp: Pardon?

Mr. Magee: It occurs very seldom, because of our resources.

Mr. Jupp: You do not recall the last time?

Mr. Magee: I recall the one I conducted two or three years ago. It took I do not know how many days of hearings at Welland, Ontario.

We have under Section 226 of the Railway Act an empowering statute where we can empower officers on our staff to go out armed with the powers of the Commission to make an investigation and they have as much power as any Commissioner, conducting an investigation. They report to the Railway Transport Committee, which can accept their report, pass the appropriate order, reject it, or do something which varies to some degree from what is recommended. That is a procedure we use constantly, and any expectation the Commission will be able to conduct the kind of public inquiry we are going to do at Mississauga constantly in regard to accidents is not well founded, having regard to our reources.

Mr. Jupp: Thank you.

Mr. Chairman, I would like to quote just one paragraph from an editorial which appeared yesterday in a paper, and I quote it with the intention of asking either the Minister or his associates in the department if they would comment on this quote.

Julius Lukasiewicz . . .

—I might not be pronouncing that right; Mr. Mazankowski will correct me if I am wrong . . .

Mr. Magee: I am told it is "Lukasiewicz", but I do not know whether that is the correct pronunciation.

Mr. Jupp:

> —an engineering professor at Carleton University and author of *The Railway Game*, has also raised more fundamental questions about Canadian train derailments, which he says are far more frequent than in any European or Asian country. Our railways are poorly maintained, use outdated rolling stock and load about twice as many tons of freight on each axle as has been found prudent in Japan, Britain or France, he says.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I know the person whom the honourable member is quoting and I know him to have made a career of the study of railroading in Canada and indeed in other countries, and I certainly respect and value his judgment. I think as Mr. Magee has pointed out, our network of rail lines in this country is unique, in that we have two major companies whose lines stretch across a vast amount of real estate and quite a forbidding kind of terrain. The geography, the weather, and the kinds of activities the companies are involved in certainly make railroading in this country unique. I presume it is fair to say that in Europe you are dealing wth distances much shorter in terms of the over-all stage length

[*Translation*]

M. Magee: Les enquêtes publiques de ce genre sont rares, du fait de nos ressources.

M. Jupp: Je vous prie de m'excuser?

M. Magee: Elles sont très rares du fait de nos ressources.

M. Jupp: Vous ne vous souvenez pas de la dernière?

M. Magee: Je me souviens d'une que j'ai dirigée il y a deux ou trois ans. Les audiences ont duré plusieurs jours à Welland, en Ontario, je ne me souviens pas exactement combien de jours.

Aux termes de l'article 226 de la Loi sur les chemins de fer, nous pouvons conférer des pouvoirs d'enquête à certains membres de notre personnel; ces pouvoirs sont identiques à ceux dont dispose un commissaire qui conduit une enquête. Ces personnes font ensuite rapport au Comité des Transports par chemin de fer qui accepte le rapport et adopte les décisions appropriées, ou bien qui rejette le rapport ou prend d'autres mesures que les recommandations formulées. Il s'agit là d'une procédure que nous utilisons constamment mais, compte tenu des ressources dont nous disposons, il ne faut pas s'attendre à ce que la Commission réalise constamment, à propos de n'importe quel accident, une commission d'enquête telle que celle qui va se dérouler à Mississauga.

M. Jupp: Je vous remercie.

Monsieur le président, permettez-moi de vous citer un paragraphe d'un éditorial publié hier afin que le ministre ou l'un de ses collaborateurs du ministère puisse faire quelques commentaires.

Julius Lukasiewicz . . .

. . . peut-être que je ne prononce pas ce nom comme il le faudrait, M. Mazankowski me reprendra si je me trompe . . .

M. Magee: On me dit que cela se prononce «Lukasiewicz» mais je ne sais pas si c'est exact.

M. Jupp:

> . . . professeur d'ingénierie à l'université Carleton et auteur du livre *The Railway Game* pose également d'autres questions fondamentales à propos des déraillements de chemin de fer au Canada qui, dit-il, sont beaucoup plus fréquents que dans n'importe quel pays européen ou asiatique. Nos chemins de fer sont mal entretenus, les sociétés utilisent un matériel roulant démodé et elles chargent deux foix plus par essieu que ce qui est estimé prudent au Japon, en Grande-Bretagne ou en France.

M. Mazankowski: Monsieur le président, je connais la personne qui cite l'honorable membre, je sais qu'il a consacré toute sa carrière à l'étude des chemins de fer au Canada et aussi dans d'autres pays et soyez certains que je respecte la valeur de ses jugements. Comme l'a dit M. Magee, notre réseau ferroviaire est unique; nous avons deux compagnies importantes dont les lignes s'étendent sur de vastes étendues de terrain très difficiles. La géopraphie, le climat et le type des activités de ces deux compagnies font que le transport ferroviaire au pays est unique. On peut dire à juste titre qu'en Europe, les distances sont beaucoup plus courtes d'une station à l'autre, et que les trains passagers sont beaucoup plus

[*Texte*]

and you are probably dealing with more high-speed trains, because the pasenger service is more a paramount mode of transportation there than it is here. It is probably fair to say that the state of their track, their infrastructure and, indeed, their equipment might be in better shape than is ours. We look at our rail passenger cars, for example; many of them are many, many years old. We are attempting to renew the rail passenger vehicles in this country and, as you can appreciate, it is very expensive. I would simply say that the professor's comments indeed bear consideration and perhaps it is an objective or a goal we will have to set out to achieve, in terms of improving our track, our railway infrastructure and, indeed our equipment.

• 2120

Commissioner Magee, who is closer to the actual situation in terms of monitoring rail safety in this country is, perhaps, in a better position and more qualified to comment on it in a technical sense than I am.

Mr. Magee: Mr. Mazankowski, I hope that Professor Lukasiewicz will appear at this inquiry and make his submissions, because I think what he alleges is extremely important. I have read his book and I have had the pleasure of meeting him, but I am not going to comment on the book, because if I do I may put myself in some difficulty in regard to remaining a member of the panel to which I have been appointed in this investigation. I do hope that he will come to the inquiry and if he has something to say that will help us to make the Canadian railways safer, we will, I am sure, profit by it.

Mr. Jupp: Mr. Chairman, I just have one more question and it is less a question, really, than it is a plea. I understand that the people who were evacuated were, as of an hour or an hour and a half ago, still not permitted back into their homes. The police have to look to the authorities for direction in this. The police, obviously, are not going to be making the decision on when the people will be returning without full consultation with the experts at the scene. My plea was simply that the experts, at the earliest possible moment, determine and communicate very quickly with the police that it is now safe to move back in. I believed on Sunday we could keep the whole situation cool until today. But people are now—After you have been in the same set of underwear for three days you start to get a little cranky, and with children running around there are situations in the various centres. I was in touch with those centres today and everybody is getting very close to the end of their nerves, indeed, some have endeavoured to leave wherever they went and have tried to get back into the community. The police will not let them back into the community. The police say, "we understand your situation; we think it is safe to come back in, but the authorities have not yet told us that you can; therefore, we cannot let you back in." I would ask you to treat that point from the perspective of hundreds of thousands of people who are away from their homes with a matter of utmost priority. I know that the authorities who are down there and everything and now we have the situation here, the people are all away, so the danger is now gone, but I can say that other kinds of social problems will be created very quickly and that

[*Traduction*]

rapides, parce que le service voyageur est un moyen de transport beaucoup plus important qu'il ne l'est ici. On peut également dire que l'état de leurs voies, leur infrastructure et, surtout, leur matériel est en meilleur état que les nôtres. Regardez nos wagons voyageurs, par exemple: un bon nombre sont très vieux. Nous essayons de renouveler ces wagons voyageurs et vous pouvez comprendre que c'est très dispendieux. Je dirais simplement que le commentaire du professeur mérite d'être étudié et cela peut être un objectif ou un but que nous devrons nous fixer pour ce qui est d'améliorer nos voies, notre structure et notre matériel.

Le commissaire Magee qui est plus près de la situation quant au contrôle de la sécurité ferroviaire au pays est peut-être en meilleure position et plus compétent que moi pour commenter l'aspect technique.

M. Magee: Monsieur Mazankowski, j'espère que le professeur Lukasiewicz comparaîtra à cette enquête afin d'y répéter ses déclarations, parce que je pense que ces allégations sont graves. J'ai lu son livre et j'ai eu le plaisir de le rencontrer, mais je ne ferai pas de commentaire sur le livre, cela pourrait remettre en question ma participation à cette enquête. J'espère qu'il comparaîtra à cette enquête et si ce qu'il a à dire peut nous aider à améliorer la sécurité des chemins de fer canadiens, je suis sûr que nous en tirerons profit.

M. Jupp: Monsieur le président, j'ai seulement une autre question et c'est plutôt une requête qu'une question. Je crois savoir qu'il y a une heure ou une heure et demie, on n'avait pas encore permis aux personnes évacuées de regagner leur domicile. La police doit consulter les autorités à ce sujet. Il est évident que la police ne décidera pas du moment où ces gens pourront retourner chez eux, sans avoir consulté les experts qui sont sur les lieux. Je demande simplement que dès que les experts auront déterminé qu'il n'y a pas de danger à réintégrer les domiciles, qu'ils le communiquent le plus tôt possible à la police. Dimanche, je pensais que nous pourrions contrôler la situation jusqu'à aujourd'hui. Mais maintenant les gens s'impatientent. Après avoir porté les mêmes sous-vêtements pendant trois jours, vous devenez un peu plus irritables et de plus il y a les enfants qui sont bruyants. Aujourd'hui, je me suis informé de la situation dans divers centres et tout le monde est presque à bout de nerfs, et même certains ont entrepris de quitter ces centres et d'essayer de retourner chez eux. La police refuse de les laisser rentrer chez eux, disant «Nous comprenons votre situation; nous croyons qu'il n'y a aucun danger, mais les autorités ne nous ont pas encore donné le feu vert; donc, nous ne pouvons pas vous laisser rentrer chez vous.» Compte tenu des centaines de milliers d'évacués, je vous demanderais d'accorder la plus grande priorité à cette question. Je comprends que les autorités en place disent, très bien, les gens sont partis, donc il n'y a pas de danger, mais je peux vous dire que cela a créé très rapidement des problèmes d'ordre social et que la situation va se détériorer très rapide-

[*Text*]

these will be increasing very rapidly in the next day or so unless something is done to enable the people to be able to return to their homes, and that can only be done if the authorities are prepared to communicate to the police that they are now safe beyond a reasonable point of safety. We know that there is no such a thing as absolute safety in life. I would only make that plea on behalf of the screaming mothers and fathers of Mississauga North who are up to here with squawking children and all the rest of it.

• 2125

The Chairman: Thank you, Mr. Jupp.

Mr. Mazankowski: Mr. Jupp, I certainly want to thank you for your representation. I can assure you that from our point of view our sympathies are certainly directed in your direction. I think Mr. Hase would want to comment on that inasmuch as he has just recently received the latest report on the scene as it now exists.

The Chairman: Mr. Hase.

Mr. Hase: Mr. Karaskewich who is there, who is in close contact with the scene and has been there since Sunday, talked to me at 6.45 this evening. He assured me that there is excellent co-operation amongst the authorities, the police authorities and others. He has been in meetings and is in constant contact with the Mayor of Mississauga and the Honourable Mr. McMurtry. He is co-ordinating I guess, or at least, if not quite as strong a word as that, he is certainly co-operating very much to ensure the effective co-operation and transmission of information, such as you cited, amongst the authorities and between the experts and the authorities. As of this evening evacuation has been reversed, save only an area within one mile radius of the tank car, and certainly this type of co-operation will continue. He is going to remain there until all the product has been removed from the site.

An hon. Member: Is the patch on the car yet?

Mr. Hase: No, the patch is not yet on the car. They have had some problems.

Mr. Magee: The problem is the hole in the chlorine car which is about 36 inches in diameter, and it must be patched. An attempt has been made to patch it, it failed and another attempt is being made. Last night a great deal of work has been done on that patch by the Procor Company which is a national company, building and operating tank cars in Canada. Once we get the patch on the car, and it will stay in place and seal it, then we are, sir, just about where you want us to be, in the objective of moving everybody back home.

The Chairman: Thank you very much. Thank you, Mr. Jupp. I am sure we all join in tending some sympathy not only to yourself but to your neighbours for the ordeal that they have gone through on very sudden notice.

Mr. Flis, please.

Mr. Flis: This incident, Mr. Chairman, first came to my attention as I sat in my home in Etobicoke because I live on the Boundary of Etobicoke and Mississauga. I heard explosions and I ran to the window and we saw the flames from my window. So I am addressing this Committee, Mr. Chairman,

[*Translation*]

ment dans les jours qui viennent à moins que l'on permette à ces gens de regagner leur domicile. Pour cela, il faut que les autorités communiquent avec la police pour leur dire que tout danger est maintenant raisonnablement écarté. En milieu urbain, nous savons qu'une situation absolument sans danger n'existe pas. Je vous supplie, au nom des mères et des pères en colère de Mississauga nord qui en ont jusque là des enfants qui chialent et de tout le reste.

Le président: Merci, monsieur Jupp.

M. Mazankowski: Monsieur Jupp, je vous remercie. Je puis vous assurer que nous sommes ouverts à votre point de vue. Je pense que M. Hase aurait quelque chose à dire puisqu'il vient de recevoir le dernier rapport provenant des lieux de l'accident.

Le président: Monsieur Hase.

M. Hase: A 6 h 45 ce soir, j'ai reçu un appel de M. Karaskewich qui est sur les lieux depuis dimanche. Il m'a assuré qu'il y avait une excellente collaboration entre les autorités, la police et les autres corps en place. Il a participé à des réunions et il est en contact constant avec le maire de Mississauga et le ministre McMurtry. Il coordonne, ou du moins, il contribue à la coordination efficace, à la transmission des informations entre les autorités et entre les experts et les autorités, comme vous l'avez d'ailleurs mentionné. L'ordre d'évacuation a été annulé ce soir, sauf pour un secteur d'un rayon d'un mille autour du wagon-citerne de chlore, et cette coopération va certainement se poursuivre. Il va demeurer sur place jusqu'à ce que le site ait été complètement nettoyé.

Une voix: Le wagon a-t-il été colmaté?

M. Hase: Non, pas encore. Il y a un problème.

M. Magee: Le problème, c'est qu'il y a un trou d'environ 36 pouces de diamètre qu'il faut colmater. Une tentative a déjà été faite, sans succès. La nuit dernière, la compagnie canadienne Procor qui construit et loue des wagons-citernes a travaillé à ce colmatage. Dès que réparation sera effectuée et que le wagon sera hermétique, nous aurons atteint l'objectif que vous désirez, tout le monde pourra rentrer chez soi.

Le président: Merci beaucoup. Merci, monsieur Jupp. Nous sommes tous de tout cœur non seulement avec vous mais également avec vos voisins dans cette épreuve si subite.

Monsieur Flis, s'il vous plaît.

M. Flis: Monsieur le président, j'ai appris l'incident alors que j'étais chez moi à Etobicoke; je vis en effet juste entre Etobicoke et Mississauga. J'ai entendu des explosions, j'ai ouvert la fenêtre et j'ai aperçu les flammes. Donc, monsieur le président, je m'adresse à ce Comité, non pas d'un point de vue

[*Texte*]

not from a political field of view, but from a very humane personal field of view because I think I can relate to the concerns of the people of Mississauga who had to leave their homes. I add my commendations to those expressed in the motion at the opening of the hearing, but rather than belabour the success of the whole operation, a reflection might be more productively spent on what consequences we might have had to face, had events taken a different twist. What I am saying, Mr. Chairman, is that as well as the operation of evacuation was performed, with full credit to the participants, a different set of circumstances in the crash itself might have made a successful evacuation, one without incident, impossible. For instance, supposing the train had proceeded several miles along its intended route, capsizing at Yonge and St. Clair or at Highways 400 and 427, in the middle of Toronto's most heavily populated borough, or in North York where more than a half a million people live in apartments, very close together, and I would draw the Committee's attention to the map . . . .

• 2130

Mr. Blenkarn: How about a mile and a half before, where there are people on both sides?

Mr. Flis: Or a mile and a half before, right. The path, as you see, leads right through the heavily populated areas. I draw your attention to that map. We are actually very lucky, Mr. Chairman, strange as it may sound to say that after this incident. Had the disaster taken place in a heavily populated area, the relocation of hospital patients would have been complicated by droves of incoming victims of the crash, the numbers of which would no doubt have been staggering. I do not wish to be a Monday-morning quarterback or a sensationalist prophet of doom, but this is not only hindsight on the pass, ladies and gentlemen. Trains carrying deadly toxic chemicals pass through heavily populated areas of our city every single day, and with them the risk of a recurrence of the catastrophe that we mercifully survived last weekend.

I said a minute ago that we are lucky that things turned out the way they did. I would like to point out some of the facts and figures to remind us, maybe, of how unlucky we are. Law suits in this case could total $50 million. We read in the papers today about Ford Motor Company losing about $600,000 over the two-day period; the hydro plant at Lakeview, $200,000 today; the St. Lawrence Cement plant, $300,000 in a two-day period; the Square One Plaza losing $250,000 in sales. I will not take time to go on and on, we can read these for ourselves. Will there be a reimbursement to these companies that maybe had heavy losses? Do we know the costs of the closing down of Mississauga during the duration of the evacuation? Mr. Chairman, I would request that my questions be answered all together at the end of my presentation, if that is in order.

We had warnings of this accident. We had warnings month ago by the Metro fire chiefs. We had warnings by the Missis-

[*Traduction*]

politique, mais sur le plan humain parce que je puis bien comprendre les sentiments des gens de Mississauga qui ont dû abandonner leur chez-soi. J'ajoute mon écot à la motion du début de la séance, mais au lieu de spéculer sur le succès de l'opération, il serait peut-être plus productif de réfléchir à ce qui aurait pu se produire si les événements avaient pris une tournure différente. Ce que je dis, monsieur le président, c'est que même si l'évacuation s'est effectuée avec succès, tout en accordant le plein crédit aux participants, des circonstances différentes auraient pu rendre une évacuation sans incidents difficile sinon impossible. Supposons, par exemple, que le déraillement ait eu lieu plusieurs milles plus loin près des rues Yonge et St. Clair ou à l'intersection des routes 400 et 427, en plein centre de la région la plus densément peuplée de Toronto, ou dans North York où plus d'un demi-million de personnes vivent en appartement, donc très forte densité démographique, et j'attire votre attention sur la carte . . .

M. Blenkarn: Ou un mille et demi avant où il y a des gens de chaque côté de la voie ferrée?

M. Flis: En effet, ou à un mille et demi avant. Comme vous pouvez le constater, les voies traversent des zones densément peuplés. J'attire votre attention sur la carte. Aussi étrange que cette déclaration puisse paraître après cet accident, nous avons été en fin de compte très chanceux, monsieur le président. Si le désastre avait eu lieu dans une région très opuleuse, l'évacuation des patients des hôpitaux aurait été compliqué par la venue des victimes de l'accident, dont le nombre aurait été sans doute élevé. Je ne veux pas être quart-arrière du lundi matin ou un prophète de malheur à sensation, mais c'est plus que de simples spéculations sur le passé, mesdames et messieurs. Des wagons transportant des produits chimiques toxiques et mortels traversent tous les jours des zones très populeuses de notre ville, et apportent avec eux le risque que la catastrophe à laquelle nous avons eu la chance de survivre la semaine dernière se reproduise.

Il y a un instant, j'ai dit que nous étions chanceux que les choses se soient passées comme cela. J'aimerais vous donner certains chiffres afin de nous rappeler jusqu'à quel point nous sommes malchanceux peut-être. Dans ce cas-ci, les poursuites pourraient totaliser 50 millions de dollars. Vous avez lu dans les journaux qu'en deux jours la compagnie Ford Motor a perdu $600,000, la centrale hydro-électrique de Lakeview a perdu $200,000 aujourd'hui; l'usine St. Lawrence Cement a perdu $300,000 en deux jours; et le Centre d'achats Square One Plaza a perdu $250,000 en ventes au cours de la même période. Je ne les énumérerai pas tous, nous pouvons les lire nous-mêmes. Ces compagnies qui ont subi de lourdes pertes seront-elles dédommagées? Savons-nous ce qu'il en a coûté de fermer Mississauga pendant la durée de l'évacuation? Monsieur le président, je demanderais qu'on réponde à mes questions dans l'ordre où je les pose à la fin de mon exposé, si c'est acceptable.

Nous avions été prévenus de cet accident. Il y a un mois, les chefs de pompiers de la région métropolitaine nous avaient

[*Text*]

sauga mayor, Hazel McCallion, a few weeks ago. We had warnings from the regional chairman, Frank Bean. We had warnings from the Solicitor General of Ontario. We had warnings from the Ontario Minister of the Environment. We had warnings.

The questions we must ask today, ladies and gentlemen, are: can the minister provide us any figures regarding the number of trains carrying dangerous goods and chemicals through populated areas, as well as the frequency with which they do so in Metro Toronto in particular? Is he considering any kind of moratorium or interim regulations preceding the investigation that will take place?

I am sympathetic to the minister's desire to not prejudice the findings of the CTC inquiry which will take place, but that inquiry will not open, as we heard today, for three weeks and will not report for some time thereafter. In the interim the great danger that many Canadians will be exposed to is a matter of record. Would it not be wiser to protect these lives in a concrete way immediately and let the commission interpret that action as they see fit?

I want to ask: has there been a class-action suit filed, and against whom? Who gets stuck with paying the overtime bill for firemen, policemen, ambulance attendants? You do know that it is the taxpayer indirectly. As the people return home, will there be any health checks to determine if any lung or other respiratory injuries were incurred by the people as a result of inhaling the toxic fumes and, if so, at whose expense? I understand that CP Rail will open an office in Mississauga to entertain reasonable claims for damage. I would like the minister to define "reasonable claims".

• 2135

Mr. Stinson, a CP executive, said that before getting the money, residents will have to sign a waiver saying they will not sue the railway. I understand they will be paid for their out-of-pocket expenses. What if in a month or a year these residents discover that they have lung damage or respiratory damage as a result of this accident? Will the signing of this waiver prevent them from being compensated later on? I would like an answer to that.

Mr. Minister, I am wondering whether you would consider the recommendation made in the editorial in the *Toronto Star* today that, rather than an inquiry such as you have said in the House would be made, would it not be wiser to have a royal commission investigate this whole incident? We understand today there were other inquiries; if there were, why are the accidents still happening.? So I would like to hear your comments, Mr. Minister. Should we not move into a royal commission once and for all?

The Chairman: Thank you, Mr. Flis. You are aware, of course, that the questions you have asked are specific and require detailed responses. Some of the questions are of course not questions that I think either the minister or his officials have any capacity to answer. They will be matters properly

[*Translation*]

prévenus. Le maire de Mississauga, Hazel McCallion nous avait prévenus il y a quelques semaines. Nous avions été prévenus par le président régional, Frank Bean. Nous avions été prévenus par le solliciteur général de l'Ontario. Nous avions été prévenus par le ministre de l'Environnement de l'Ontario. Nous avions donc été prévenus.

Mesdames et messieurs, voici les questions que nous devons poser aujourd'hui: le ministre peut-il nous dire combien de trains transportant des produits chimiques dangereux traversent les régions populeuses, ainsi que la fréquence à laquelle ils le font, surtout dans la région métropolitaine de Toronto? Envisage-t-il un moratoire ou des règlements intérimaires avant l'enquête qui aura lieu?

Je comprends le désir du ministre de ne pas préjuger des résultats de l'enquête de la CCT, mais, comme on nous l'a dit aujourd'hui, cette enquête ne débutera que dans trois semaines et ne fera rapport que plus tard. Entretemps, le grand danger que courent beaucoup de Canadiens est connu. Ne serait-il pas plus sage de protéger ces vies immédiatement et de laisser la commission interpréter ces mesures à son gré.

Je veux savoir s'il y a des recours collectifs et contre qui. Qui paiera le surtemps des pompiers, des policiers, des ambulanciers? Vous savez qu'indirectement ce sera le contribuable. Lorsque les gens retourneront chez eux, y aura-t-il des examens médicaux afin de déterminer s'il y a eu des blessures aux poumons ou aux voies respiratoires causées par l'inhalation de ces gaz toxiques et, le cas échéant, qui paiera les frais? Il paraît que CP Rail doit ouvrir un bureau à Mississauga pour s'occuper de toutes réclamations raisonnables découlant de cet accident. Je voudrais bien que le ministre nous définisse «réclamations raisonnables».

Monsieur Stinson, un cadre de CP, nous a dit qu'avant d'obtenir l'argent les résidents devront signer une quittance selon laquelle ils ne poursuivront pas la société. Il paraît qu'on leur remboursera les frais que l'accident leur aura causés. Mais qu'arrive-t-il si d'ici un mois ou un an ces résidents découvrent qu'ils ont des lésions pulmonaires ou quelque chose du genre à la suite de cet accident? Le fait d'avoir signé cette quittance les empêcherait-il d'exiger autre chose plus tard? J'aimerais qu'on me réponde à cette question.

Monsieur le ministre, je me demande ce que vous pensez de la recommandation faite dans l'éditorial du *Toronto Star* aujourd'hui, c'est-à-dire plutôt que d'avoir une enquête comme vous l'avez recommandée à la Chambre, ne vaudrait-il pas mieux mettre sur pied une commission royale d'enquête pour étudier cet accident? Nous apprenons aujourd'hui qu'il y a eu d'autres enquêtes; s'il y en a eu, comment se fait-il qu'il y a encore des accidents? Je voudrais bien savoir ce que vous en pensez, monsieur le ministre. Ne devrait-on pas mettre sur pied une commission royale d'enquête une fois pour toutes?

Le président: Merci, monsieur Flis. Vous savez, bien sûr, que vos questions sont très précises et qu'il faudra donc y répondre de la même manière. A certaines de vos questions, ni le ministre, ni ses fonctionnaires ne pourront répondre. Il s'agit en effet des questions auxquelles pourra mieux répondre un

[*Texte*]

before another judicial body, a quasi-judicial body, under the Inquiries Act, and it might be improper for them to attempt to answer. Within those parameters, except in cases where your questions require detailed answers, to which you will accept, at an early time, I hope, certain responses, I would invite the minister to respond.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, Mr. Flis, there are certainly a number of questions which I am not sure I am capable of answering tonight. I will certainly endeavour to answer a number of them. The ones that I fail to answer tonight, as the Chairman has pointed out, to the extent that I can I will be very happy to provide you with the information.

I share with you the belief that it was nothing short of a miracle that we did not lose any life or have any serious injury. I think we should all be grateful for that. While we have gone through a period of anxiety and apprehension, I am sorry that we are now in the process of categorizing this unfortunate incident on the basis of monetary evaluations. While that is very important, I think one of the first things we have to do, and one of the things I am placing my priority on, is to ensure that the necessary steps are taken to prevent a reccurrence of such an incident.

An hon. Member: Hear, hear!

Mr. Mazankowski: Also to re-examine and re-evaluate all the existing rules and regulations that are applied, and to ensure that they are adequate, sufficient and properly applied. That is the No. 1 priority.

Maybe we would all do well to get down on our knees and thank the good Lord above for sparing us the loss of any life as a result of this. And give us the courage and the wisdom to go forth and ensure that we can do everything in our power as a government, as a regulatory commission, as individual members of Parliament, to take those necessary steps to ensure that this does not reccur.

Will compensation be provided? I do not know whether you are asking me, as a member of the government, to say, "Yes, we are going to open up an office and pay all the expenses that were incurred." I am certainly not in a position to make that statement. If it was directed to me in that sense, I am sorry, I cannot give you an answer. I presume that throughout the course of the CTC public inquiry and the normal process of litigation, and the fact that CP has extended the gesture of accepting responsibility and attempting to meet the immediate financial concerns of many residents—and I am not sure of the implications that are attached to the settlement that CP is providing, but I am sure that those questions will be clarified in due course.

• 2140

You want information on the number of trains carrying dangerous goods going through populated areas, particularly through the Toronto area. I will get you that information as soon as I possibly can. As you can appreciate, and I am sure you would not expect me to have it with me today, but I will

[*Traduction*]

autre organisme judiciaire ou quasi-judiciaire aux termes de la Loi sur les enquêtes et il vaudait donc mieux qu'ils s'abstiennent de répondre pour le moment. Cela dit, sauf lorsqu'il s'agit de réponses très détaillées à des questions très précises, que vous accepterez que l'on vous remette dès que possible, le ministre, tenant compte de ces paramètres, répondra à vos questions.

M. Mazankowski: Monsieur le président, monsieur Flis, je ne suis pas sûr de pouvoir répondre à certaines de vos questions ici ce soir. Je m'efforcerai de répondre au plus grand nombre de questions possibles. Tenant compte de ce qu'a dit le président, je m'effforcerai de vous faire parvenir dès que possible les réponses que je ne puis vous fournir ce soir.

Comme vous, je crois qu'il s'agit tout simplement d'un miracle qu'il n'y ait pas eu de morts ni de blessés. Je crois que nous devrions tous en remercier le ciel. Même si nous avons connu une période d'anxiété et d'appréhension, je suis désolé de voir que nous en sommes maintenant rendus à parler de ce regrettable accident en termes purement financiers. Quoi que ce soit très important, une des premières choses que nous ayons à faire, me semble-t-il, en tous les cas ma priorité à moi sera de m'assurer que toutes les mesures nécessaires soient prises afin d'éviter qu'une telle chose ne se reproduise.

Une voix: Bravo!

M. Mazankowski: Il faudra aussi réétudier et réévaluer toutes les lois et tous les règlements qui doivent s'appliquer afin de s'assurer qu'ils sont adéquats, suffisants et bien appliqués. Voilà ce dont il faut traiter en priorité.

Peut-être devrions-nous aussi, tous autant que nous sommes, nous mettre à genoux et remercier le Seigneur qu'il n'y ait pas eu de morts; et qu'il nous donne aussi le courage et la sagesse de nous assurer de tout faire en notre pouvoir comme gouvernement, comme commission de réglementation, à titre de simple député, de pendre toutes les mesures nécessaires pour nous assurer que cela ne se reproduise jamais plus.

Compensera-t-on les victimes? Peut-être me demandez-vous en ma qualité de membre du gouvernement si je vais dire: «Oui, nous allons ouvrir un bureau et rembourser tous les frais». Je ne puis absolument rien dire de tel. Si c'est là la question que vous m'avez posée, je regrette, mais je ne puis vous répondre. L'enquête publique de la CCT, le recours habituel aux tribunaux, le fait que CP ait décidé d'accepter la responsabilité de l'affaire et essaie de répondre aux besoins financiers les plus immédiats de nombreux résidents, quoique je ne sois pas sûr des implications de ce geste posé par CP, mais enfin tout cela me porte à croire vraiment que l'on jettera la lumière sur toutes ces questions en temps et lieu.

Vous voulez des renseignements sur le nombre de trains qui transportent des produits dangereux et qui traversent les régions populeuses, surtout dans la région de Toronto. Je vous donnerai ces renseignements dès que possible. Je suis sûr que vous ne vous attendiez pas à ce que j'aie ces renseignements ici

[*Text*]

certainly provide that information. Perhaps the members of the Commission may have some information on that.

On a moratorium on the movement of dangerous goods, well, you know, that is a pretty tall order. If you were to take a poll around this Committee, I doubt very much whether you would have support for a moratorium on the movement of dangerous goods. What we have to address ourselves to is to make sure that the movement of dangerous goods is done in a more safe manner; that is what I think the work of this Committee should address itself to.

On a class action, there may very well be; I do not know. That would really depend upon the collective wisdom and judgement of the people involved. What will we do about future health checks? These are certainly questions that I am sure will be raised and have to be considered.

On the question of a royal commission, yes, I did consider the possibility of a royal commission. I want to say this, Mr. Chairman; I think the dispatch with which the CTC responded to the problem, the fact that they are a regulatory agency, the fact that, as Commissioner Magee has said before this Committee tonight, it is going to be a full, public inquiry, no holds barred, the fact that they are prepared to look at the total situation, including having a look at themselves, I think is a clear indication that we are going to get a very objective and fully comprehensive hearing. I am satisfied and sure that the hearing will be conducted in a spirit of openness and total objectivity. I am sure that we will get the answers that we are looking for and I have full confidence in the work of the Commission.

Some hon. Members: Hear, hear!

The Chairman: Thank you, Mr. Minister. Mr. Blenkarn, then Mr. Peters.

Mr. Blenkarn: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Minister, I hope we are going to get a full, impartial inquiry. This afternoon, looking at the regulations that are promulgated under the Act, called a Red Book, *Transportation of Dangerous Commodities*, a number of things have come to my attention. Perhaps the witnesses can confirm whether I am reading the regulations right or not but chlorine is defined as a non-flammable compressed gas. There is provision for inflammable poison gases but chlorine is not so defined. The principal danger here was that chlorine tanker blowing up and dispersing what is clearly a very dangerous poison gas across the community of Mississauga. I happen to come from Mississauga South; I had no constituents on Sunday night.

Secondly, propane and butane are just called «flammable compressed gases» and are not categorized as explosive anymore than gasoline or anything else of that nature that is compressed, yet we all know from common observations that these commodities are clearly explosive. We did not have to have the explosion that occurred in Mississauga to find that one out.

I also find out that these regulations date back at least 40 years and there has been probably no change in them. I went

[*Translation*]

avec moi maintenant. Peut-être certains membres de la Commission en ont-ils.

En ce qui concerne un moratoire sur le transport des produits dangereux, comme vous vous en doutez probablement, c'est une question de taille. Si vous deviez poser cette question à tous les membres du comité tour à tour, je ne suis pas sûr que vous obtiendriez les appuis qu'il faudrait pour imposer un moratoire sur le transport des produits dangereux. Il s'agit surtout de nous assurer que le transport des produits dangereux se fait de façon sécuritaire; je crois que c'est surtout cette question-là que devrait étudier le comité.

En ce qui concerne le recours collectif, c'est une possibilité; je n'en sais rien. Tout cela dépend de la sagesse collective et du jugement des gens en cause. Et le futur état de santé? Je suis sûr que l'on soulèvera tôt ou tard ces questions et qu'il faudra y répondre.

Commission royale d'enquête: Oui, j'ai songé à cette possibilité. Il faut tout de même que je dise ceci, monsieur le président: je crois que la vitesse à laquelle la CCT a réagi, le fait qu'il s'agit d'un organisme de réglementation, qu'il y aura, comme le commissaire Magee l'a souligné au comité ce soir, enquête complète, publique et sans restriction à ce sujet, le fait qu'elle soit prête à étudier la situation globale et qu'elle ira jusqu'à mettre en question son propre comportement, voilà qui nous indique clairement, me semble-t-il, que nous aurons une audience très objective et tout à fait exhaustive sur le sujet. Je suis sûr et certain qu'un esprit d'ouverture totale et d'objectivité entière présideront les séances qui auront lieu. Je suis sûr que nous aurons enfin les réponses que nous cherchons et la Commission a d'ores et déjà toute ma confiance.

Des voix: Bravo!

Le président: Merci, monsieur le ministre. M. Blenkarn, puis M. Peters.

M. Blenkarn: Merci, monsieur le président. Monsieur le ministre, j'espère que l'enquête sera complète et impartiale. Cet après-midi, lisant les règlements édictés en vertu de la loi, le Livre rouge intitulé transport de matières dangereuses, certaines choses ont attiré mon attention. Peut-être les témoins pourront-ils me dire si je lis bien les règlements ou non, mais le chlore y est défini comme étant un gaz comprimé ininflammable. Il y a des dispositions concernant les gaz toxiques inflammables, mais cette définition ne s'applique pas au chlore. Le danger principal, évidemment, c'est que le wagon citerne contenant le chlore n'explose et que ce poison violent, en un énorme nuage, n'envahisse Mississauga. Je viens moi-même de Mississauga-sud; vous savez, dimanche soir il ne restait plus un seul commettant dans ma circonscription.

Deuxièmement, on dit du propane et du butane qu'ils sont des «gaz comprimés inflammables» et on ne les retrouve pas dans la catégorie des explosifs, pas plus que l'essence ou d'autres gaz comprimés même si nous savons tous, pour l'avoir vu, que ces produits sont explosifs. Ce n'est pas l'explosion de Mississauga qui nous l'aura appris.

J'apprends aussi que ces règlements datent d'au moins 40 ans et qu'on ne les a probablement jamais modifiés. Je suis allé

[*Texte*]

to the Library to get the Blue Book. Unfortunately some of the pages had been removed but I did get back to the 1962 Blue Book and I note there has been, with the exception of the words "next to", in Clauses (j) and (k) no alterations in the placing of cars in a train since that time. Now I do not know how long these regulations have been the same but we have had before this House proposed bills concerning the transportation of dangerous goods, there is provision in the Railway Act, and absolutely nothing seems to have been done by the CTC, which has every power in the world to change regulations and alter them and bring them up to date for a long period of time, and particularly with the arrangement of cars, particularly with the labelling of cars.

• 2145

Let us go back here. There is provision for special labels on cars marked "poison gas", "flammable poison gas", "explosives". I think the definitions were determined in the war when we were in fact transporting munitions and war material. But we are not transporting that type of thing today; we are transporting in jumbo cars that did not exist then at speeds that did not exist then this kind of material. And I want to know what the CTC has been doing. What bothers me is that they are going to be the fellows that are going to be judge and jury at the inquiry and they are the fellows who are responsible for the very regulations that may be partially responsible—I am not saying they are entirely responsible—I say may be partially responsible for this very accident and this damage. And it strikes me almost unconscionable that things like chlorine gas could be not even labelled specially on the car—they do not have to be—and are just treated as non-flammable compressed gas. You can have non-flammable carbon dioxide, I suppose. It might not do any damage to anybody, but that is the way this particular substance is defined as far as I can see in the regulations. I think we are entitled to an explanation of why these regulations are the way they are and what the CTC has been doing with all the concern about dangerous goods over all these years. And I want that explanation for the people in Mississauga who have suffered and who were put in mortal danger because of this very type of handling of dangerous material.

The Chairman: Thank you, Mr. Blenkarn.

Mr. Minister.

Mr. Mazankowski: I believe, Mr. Chairman, the question was directed to Commissioner Magee and I will ask him to comment.

Mr. Magee: The *Red Book* is under continuous review and undergoes many changes. The description, sir, that you have just given . . .

Mr. Blenkarn: Can I stop you for a moment. I cannot find polychlorinated biphenyls in here.

Mr. Magee: I could not myself at the moment. That is a tremendous sized book. But in the last eleven years . . .

[*Traduction*]

à la bibliothèque chercher le Livre bleu. Malheureusement, certaines pages en avaient été enlevées, mais j'ai tout de même réussi à mettre la main sur le Livre bleu de 1962 et je m'aperçois qu'on n'y a jamais apporté la moindre modification, sauf en ce qui concerne les mots «près de» dans les alinéas (j) et (k).

Revenons à notre livre. Il y a une disposition prévoyant des étiquettes spéciales sur les wagons marqués «gaz toxique-poison», «gaz toxique inflammable-poison», «explosifs». Je crois que ces définitions ont été adoptées pendant la guerre pour le transport des munitions et autre matériel de guerre. Nous ne transportons plus ce genre de choses aujourd'hui; nous transportons tous ces produits dans des super-wagons qui n'existaient pas à l'époque à des vitesses alors inconnues. J'aimerais bien savoir ce que fait la CCT. N'oubliez pas que les membres de la CCT seront juges et jury lors de l'enquête, et qu'ils sont aussi responsables de l'application des règlements qui sont peut-être en partie à l'origine de cet accident et de tous ces dégâts. Il me semble quasi-impensable que des produits comme le chlore à l'état gazeux se transportent dans des wagons sans étiquette spéciale—le règlement ne l'exige pas—et qu'on traite tout cela comme s'il s'agissait d'un quelconque gaz sous pression ininflammable. L'acide carbonique est ininflammable, je veux bien. Il n'empoisonnerait peut-être personne, mais ces deux gaz sont définis de la même façon dans les règlements, d'après ce que je peux voir. Je crois que nous avons droit à des explications, nous avons le droit de savoir pourquoi ces règlements n'ont pas été modifiés, pourquoi ils sont ainsi rédigés, et ce qu'a fait la CCT pendant toutes ces années devant les préoccupations provoquées par les produits dangereux. Je veux que l'on explique tout cela aux gens de Mississauga qui ont souffert et qui ont été mis en danger de mort à cause de cette façon de manutentionner des produits dangereux.

Le président: Merci, monsieur Blenkarn.

Monsieur le ministre.

M. Mazankowski: Monsieur le président, je crois que la question a été posée au commissaire Magee et je lui demanderai donc de répondre.

M. Magee: Le Livre rouge fait l'objet d'une révision continuelle et a subi bien des modifications. La description que vous venez juste de nous donner, monsieur . . .

M. Blenkarn: Si vous me permettez de vous interrompre, je n'y trouve pas non plus de byphényls polychlorés.

M. Magee: Je ne pourrais les y trouver moi-même, pour le moment. C'est un livre très épais. Cependant, depuis 11 ans que . . .

[*Text*]

Mr. Blenkarn: They are dangerous commodities and in alphabetical . . .

Mr. Magee: I will answer, sir, if you wish me to.

Mr. Blenkarn: Please do.

Mr. Magee: In the last eleven years during which I have been a member of the Canadian Transport Commission, the Commission's Railway Transport Committee, which has responsibility for administering the Railway Act in regard to dangerous commodities, at meeting after meeting has dealt with that book, considered it, made changes in it, all of which, incidentally, has to go to the full Commission because the public interest changes and all of them which then have to go to the Privy Council Office for the normal ratification of that kind of change to the book. And to say that the Canadian Transport Commission has put that book away somewhere on a shelf and never looked at it, bothered about it or had anything to do with it is an amazing description of our concern about this matter. And it is not a fair comment, I do not think, to the people in the Commission who have worked in a very dedicated manner on this very problem.

And if you will give us more people—and I address the subject of the problem that we have in regard to manpower—we will do an even better job than we are doing now. When I spoke about manpower, for example, I said I had the figures and I could give them if I was asked. I will give them now: the man-year allotment of the Railway Transport Committee in 1977-78 was 260 persons. This was reduced in 1978-79 to 246 persons. It was reduced for 1979-80 to 239 persons. And we now have a directive from the Treasury Board within the past week to cut 100 persons off the staff of the Canadian Transport Commission.

• 2150

An hon. Member: Shame, shame!

Mr. Magee: Incidentally, the reduction in the staff of the RTC out of the 100 will be from 239 to 225. I want to make something else clear. The Minister of Transport has given us his support and understanding. I was going to say his sympathy. That is the first important thing, but better than that he has given us his understanding and support in dealing with this problem involving the CTC which has to be faced up to in this country. If you are going to ask us to be responsible, we will assume responsibility—100 per cent—but we have got to have the people to do the job.

Mr. Blenkarn: I appreciate very much that you have problems concerning staff, and I suppose every regulatory authority has, but what concerns me is why was chlorine gas described only as a non flammable compressed gas and not labelled specially as poison gas or something of that nature? Why is that type of treatment accorded this obviously dangerous stuff? It is clearly a dangerous material or it would not be in the transportation of dangerous goods regulations. Why has

[*Translation*]

M. Blenkarn: On a les produits dangereux par ordre alphabétique . . .

M. Magee: Je vous répondrai, monsieur, si vous m'en donnez l'occasion.

M. Blenkarn: Faites, je vous en prie.

M. Magee: Depuis 11 ans que je suis membre de la Commission canadienne des transports, le Comité des transports par chemins de fer de la Commission, auquel a été confiée la responsabilité d'administrer la Loi sur les chemins de fer en ce qui a trait aux produits dangereux, ce Comité, dis-je, s'est imposé réunion sur réunion pour étudier ce livre et y apporter des modifications qui, toutes, ont dû être étudiées par la Commission réunie en séance plénière à cause de modifications apportées dans l'intérêt du public, et qui toutes ont dû ensuite être présentées au bureau du Conseil privé pour la ratification habituelle lorsqu'on apporte ce genre de changement aux livres. Prétendre que la Commission canadienne des transports a rangé ce livre quelque part sur une tablette sans jamais plus l'ouvrir ni même le regarder, est une façon fort étrange de décrire nos activités en la matière. Je ne crois pas que l'on serve la cause de la justice en prétendant cela des gens de la Commission qui se consacrent à la solution de ce problème.

Si vous nous donnez plus de gens—car je dois parler du problème de main-d'œuvre que nous avons—nous n'en pourrons que mieux accomplir notre devoir. Je vous ai dit tout à l'heure que je pourrais vous donner les chiffres concernant notre main-d'œuvre. Je vous les donne: les années-hommes accordées au Comité de transport par chemins de fer en 1977-1978 étaient de 260 personnes, réduites à 246 personnes pour 1978-1979, réduites encore à 239 personnes en 1979-1980. Pas plus tard que cette semaine, le Conseil du Trésor nous a fait parvenir une directive pour que la Commission canadienne des transports réduise encore son personnel de 100 personnes.

Une voix: C'est une honte!

M. Magee: Au fait, suite à cette réduction de personnel de 100 employés, le personnel du Comité sur les transports par chemins de fer passera de 239 à 225 personnes. J'aimerais préciser autre chose. Le ministre des transports nous a accordés son appui et toute sa compréhension; j'allais dire sa sympathie. C'est ce qui compte le plus mais, mieux encore, il nous a donné tout son appui et toute sa compréhension pour régler comme nous le devons ce problème qui touche la CCT. Si vous nous confiez des responsabilités, nous les assumerons, à 100 p. 100, mais nous devons avoir le personnel nécessaire pour faire le travail.

M. Blenkarn: Je comprends très bien que vous ayez des problèmes de personnel, et je présume que c'est le cas de tous les organismes de réglementation, mais j'aimerais bien savoir pourquoi ce wagon de chlore a été étiqueté comme contenant simplement un gaz comprimé non inflammable, sans porter la mention «poison», ou quelque chose de ce genre. Pourquoi traite-t-on ainsi ce produit qui est évidemment dangereux? Il s'agit clairement d'un produit dangereux, autrement, il ne

[*Texte*]

it not received the kind of labelling that you would think that type of material as a compressed gas would receive?

Mr. Magee: Well, as you said, everything in that book, red for danger, is considered an extremely dangerous commodity for transport on the railways. I do not know about the nomenclature of the wording but anybody with any expertise in the subject knows that chlorine is an extraordinarily dangerous product to move, by rail or truck. Incidentally, it is flowing through Mississauga right tonight in tractor-trailer units. It is a very important and dangerous subject.

Mr. Blenkarn: I very much appreciate that it is very dangerous, and I very much appreciate that it is a dangerous poison gas, but the regulations labelling this particular substance as a poison gas are not in place and have not been in place and have not been changed for 40 years.

The Chairman: That is your last question, Mr. Blenkarn.

Mr. Blenkarn: The same applies with respect to butane, propane and the like. Why are these items not treated as explosives when we know perfectly well that they are very explosive?

Mr. Magee: All of those questions we will deal with. They all have to be dealt with, and if the Canadian Transport Commission's slip is showing we will nail that in the report.

Mr. Blenkarn: Mr. Chairman, one other question, it strikes me that the CTC is . . .

The Chairman: I am sorry, Mr. Blenkarn, that was your last question.

Mr. Blenkarn: All right, then a point of order, Mr. Chairman. The CTC is going to be the committee examining themselves here, because it is their regulations that are partly in place. Will the Minister appoint some person, totally divorced from the CTC, to this commission of inquiry?

The Chairman: It is hardly a point of order, but I will accept it as the final question.

Mr. Minister, would you care to respond?

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I think you, sir, and other members of the Committee always will realize that I always take any bit of advice or recommendation seriously from this Committee. Let me say this, that I would take the honourable member's suggestion under advisement.

The Chairman: Mr. Peters.

Mr. Peters: Mr. Chairman, I guess I was in this room when the Commissioner was here eleven or twelve years ago and it was set up at that time for the CTC to put into place an agency that would act on behalf of the Committee, Parliament, to regulate transportation, and obviously, it leaves something to be desired. I certainly am not in favour of a Royal commission investigating this. In fact, I am not interested in the CTC investigation it either, because really that is the

[*Traduction*]

serait pas inclus dans les règlements sur le transport des produits dangereux. Pourquoi n'y a-t-on pas apposé le type d'étiquette qu'on s'attendrait à voir dans le cas d'un gaz comprimé de cete nature?

M. Magee: Comme vous l'avez dit, tous les produits énumérés dans ce livre sont considérés comme extrêmement dangereux s'ils doivent être transportés par chemin de fer. Je ne connais ni la nomenclature, ni le libellé, mais toute personne ayant un peu d'expérience dans ce domaine sait que le chlore est un produit extraordinairement dangereux à transporter, que ce soit par camion ou par chemin de fer. Au fait, ce produit est transporté par camion dans Mississauga, ce soir même. C'est une question très importante et un problème très dangereux.

M. Blenkarn: Je sais bien que ce produit est très dangereux, qu'il s'agit d'un gaz dangereux, d'un poison, mais aucun règlement n'exige qu'on étiquette cette substance comme étant un poison; le règlement n'a pas changé depuis 40 ans.

Le président: C'est votre dernière question, monsieur Blenkarn.

M. Blenkarn: C'est la même chose pour le butane, le propane et autres combustibles semblables. Pourquoi ces matières ne sont-elles pas traitées comme des explosifs, alors que nous savons parfaitement bien qu'explosives elles sont?

M. Magee: Nous répondrons à toutes ces questions. Il faut y répondre d'ailleurs, et si la Commission canadienne des transports est responsable, nous le dirons dans le rapport.

M. Blenkarn: Une autre question, monsieur le président. Il me semble que la CCT est . . .

Le président: Je suis désolé, monsieur Blenkarn. C'était votre dernière question.

M. Blenkarn: D'accord, alors j'invoque le Règlement, monsieur le président. La CCT fera son auto-examen elle-même en comité, puisque ce sont ses règlements qui sont en partie en cause. Le ministre nommera-t-il à cette Commission d'enquête une personne totalement indépendante de la CCT?

Le président: On peut difficilement dire qu'il s'agit là d'un rappel au Règlement, mais j'accepte cette dernière question.

Monsieur le Ministre, désirez-vous répondre?

M. Mazankowski: Monsieur le président, comme tous les autres membres du Comité, je crois que vous, savez bien monsieur que j'étudierai sérieusement toute reconnaissance ou tout conseil provenant de ce comité. Je puis donc dire que je réfléchirai à la proposition de l'honorable député.

Le président: Monsieur Peters.

M. Peters: Monsieur le président, j'étais dans cette salle en même temps que le commissaire il y a 11 ou 12 ans de cela, et, à ce moment, nous avions résolu que la société devait mettre en place une agence qui agirait au nom du Comité, au nom du Parlement, dans le but de réglementer les transports. De toute évidence, cela laisse à désirer. Je ne recommanderais certainement pas la création d'une commission royale pour étudier la question. En fait, l'enquête de la CCT ne m'intéresse même

[*Text*]

problem. These people in Mississauga—and do not forget there are 250,000 of them involved—want something done.

• 2155

Now, the Committee, I think, has heard tonight that one of the things that has to be done is to have proper labelling. You do not get into the caboose and have a look at the print out to find out what the scanner picked up off the side of the cars. If the chlorine gas is escaping in a large volume, you are going to have a lot of dead people. The first police to get there, they are going to be dead. They will send in some reinforcements, and they are going to be dead. And we will know why. And then you will send in the ambulance workers, and they are going to be dead, and still nobody will know why. The engineer has probably had it and the other train crew too. We were lucky, damn luncky, and we have been very lucky in this country. We have been exceedingly lucky we have not had worse accidents than we have had, because we carry this kind of equipment. And here is a railroader who knows exactly what happens on the railroad. They take chances.

We have cut the staff down to a point where you do not check for hotboxes by going along and hitting them with a hammer anymore. You use scanning devices; a guy stands in some little building and he looks at a train going by and he is supposed to pick them out. There are going to be these kinds of problems.

It seems to me that they will happen. My guess is there is an accident a day in Canada on the railroads, and maybe more. I have pretty well all of the Ontario Northland Railway in my area, running from North Bay to Moosonee. We have our share of accidents. The climate makes that kind of accident happen. We are overloading. Our rails and roadbeds are not exceptionally good. One of the things that has to be done in this is—and certainly we have been given a warning—we have to start labelling those cars as to what they are and start making decisions on how we are going to move them.

It is my opinion, Mr. Minister—and you have been around for some time now, and you have been very vocal on the Committees that I have sat with you on, and I think you will agree that it is going to take legislation—that somebody is going to have to put these regulations in, and the Canadian Transport Commission is not the party to do it. We set them up as a regulatory body, and we should make the decisions as to what they are going ro regulate. And we really are not.

It seems to me, Mr. Chairman, that the Minister should have this Committee right away look at the labelling of cars so at least you will know what it is. I suggest, Mr. Chairman, that it not only be on the railroad, but that we start generally labelling hazardous products. We have an act now, and it is a lousy act; I have read it. I looked at it when we were moving arsenic from Manitoba to Northern Ontario not long ago. It is a terrible act. It takes too many people; there are too many departments involved, and there is too much red tape in the whole procedure. You could not get agreement of all the people that have to agree. You would never move the stuff if you tried, so nobody gets any agreement from anybody, and

[*Translation*]

pas non plus car le vrai problème, c'est que ces 250,000 habitants de Mississauga veulent que des mesures soient prises.

On a dit tout à l'heure que la première chose à faire, c'est de bien étiqueter les wagons. Il ne suffit pas de monter dans le fourgon de queue et de jeter un coup d'œil sur le bordereau pour savoir ce que le lecteur optique a détecté sur la paroi des wagons. Si du chlore s'échappe en grande quantité, il va y avoir pas mal de victimes, y compris les premiers policiers qui arriveront sur les lieux et ceux qui y seront envoyés en renfort. Or, nous ne saurons toujours pas pourquoi. Vous enverrez alors des ambulanciers et ils succomberont aussi sans que l'on sache pourquoi. On a certainement eu beaucoup de chance de ne pas avoir connu pire que cet accident, étant donné le genre de produits transportés. Les cheminots, eux, sentent qu'ils doivent prendre des risques.

Nous avons réduit le personnel à un point tel qu'on ne vérifie même plus l'échauffement des coussinets comme on le faisait en frappant les boîtiers avec un marteau. On utilise maintenant des lecteurs optiques et, de son poste, un employé est censé détecté l'échauffement des coussinets pendant que le train passe. Il est évident que ce genre de problème doit se poser un jour ou l'autre.

Cela est fatal. A mon avis, il doit y avoir un accident de chemin de fer par jour au Canada, peut-être davantage. Ma région qui s'étend de North Bay à Moosonee, a sa part d'accidents avec l'Ontario Northland Railway. C'est à cause du climat. Les wagons sont souvent surchargés, alors que le ballast et les voies ne sont pas en très bon état. La première chose à faire, et on a déjà eu un avertissement, c'est de commencer à bien étiqueter ces wagons et à prendre des mesures sur la façon de les déplacer.

Monsieur le ministre, vous êtes député depuis un certain temps et je sais que vous avez pris toutes ces questions très à cœur au sein des comités, il me semble évident et urgent d'établir des règlements appropriés, mais ce n'est pas à la Commission canadienne des transports de le faire. C'est un organisme de réglementation et c'est à nous à décider ce que la commission doit réglementer. Or, nous manquons ici à notre tâche.

A mon avis, monsieur le président, le ministre devrait demander au comité d'étudier immédiatement la question de l'étiquetage des wagons. Une telle étude ne devrait même pas se limiter aux chemins de fer, mais à toute la question de l'étiquetage des produits dangereux. Une loi est en vigueur à ce sujet, mais elle est pourrie. Je l'ai consultée au moment où nous transportions de l'arsenic du Manitoba vers le nord de l'Ontario, il n'y a pas très longtemps, et je peux vous dire qu'elle est vraiment lamentable. Il y a beaucoup trop de personnes et de ministères impliqués, ce qui cause une énorme paperasserie. Comme il est impossible que toutes les parties intéressées se mettent d'accord, on n'arrive jamais à prendre

[*Texte*]

they just move it down the road. I am driving down the road, and I meet it, and I do not know that it is chlorine or that it is propane, I do not know what is in that truck. If I damn well knew it was that, I would give it some wider berth than I do, if I think it is gasoline or something.

Mr. Chairman, it seems to me anyway that the Minister should right away, without waiting for this hearing—this hearing is only going to be held because it was in Mississauga and a lot of people were involved. This hearing will not find out anything more than you have found out in the hundreds of accidents you have investigated, which is absolutely nothing. It has not changed a damn thing; it has not changed the speed limits; it has not changed the routing that we use; it has not changed anything in the hazardous product field. And it just seems to me that we, as members of Parliament, are going to have to make that change, and this Committee should be charged, and the Minister should give us a referral to have before us the whole problem of how we should move hazardous products, and what markings we should put on them. We should damn well, on behalf of those 250,000 people that are sleeping in a school or a public building tonight, be prepared to sit down within the next two or three weeks to make some of the changes that would be very obvious to the Committee if they looked at the subject at all.

• 2200

I just make the suggestion. The Minister should refer it to us. We only set up the Canadian Transport Commission to act for us, not to be big brother. We have to make the decision. They will enforce it, but we have to make it; and it seems to me members of Parliament and legislation are necessary to make those changes.

The Chairman: Mr. Minister.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, the honourable member who just finished speaking has been around here a lot longer probably longer any of us around this table, so I certainly take his representation in a very serious vein.

I think, Mr. Peters, we will have that opportunity when we introduce the transportation of dangerous goods, because it will enable us to do through legislation most of the things you referred to. I think what is important about the concept most of the thing you referred to. I think what is important about the concept of the bill is that it does shift the emphasis for responsibility and indeed liability into the hands of the shipper. The other thing it does is it establishes a uniform code, with a co-ordinated approach to the application and enforcement of the rules and regulations that apply. The regulations are going to be a very important part of the dangerous goods legislation.

The bill has been in gestation for about six or seven years. It has been a long and arduous process to try to get over the hurdles of the constitutional obstacles that were created as a result of the strong desire to establish some uniform co-ordinated approach in dealing with this matter. I think we are at the stage where we have crossed most of those hurdles.

[*Traduction*]

de mesures et, pendant ce temps, on continue à transporter ces produits dangereux. Lorsque je croise des camions sur la route, je ne sais pas s'ils contiennent du chlore ou du propane. Si je le savais, je m'écarterais certainement d'eux davantage, si je savais qu'ils transportent de l'essence ou un autre produit de ce genre.

Monsieur le président, le ministre ne devrait pas attendre l'aboutissement de cette enquête, qui n'aura lieu que parce que l'accident s'est produit à Mississauga et a touché un grand nombre de personnes. Cette enquête ne permettra pas d'en savoir plus que celles que vous avez faites sur les centaines d'accidents qui se sont déjà produits, ce qui fait que vous ne saurez rien. Rien n'a changé; les limites de vitesse n'ont pas été réduites, les itinéraires n'ont pas été modifiés; en un mot, rien n'a été changé dans le domaine du transport des produits dangereux. Ce sont donc les députés qui vont devoir instaurer ces changements et notre comité devrait être saisi de toute la question du transport des produits dangereux et de leur étiquetage. Au nom de ces 250,000 personnes qui dorment ce soir dans les écoles et les établissements publics, nous devrions être prêts à commencer à siéger d'ici deux ou trois semaines, afin d'apporter les changements qui me paraissent indispensables.

Ce n'est qu'une suggestion. Le ministre devrait nous renvoyer la question. Si nous avons créé la Commission canadienne des transports, c'était pour agir en notre nom, non pour jouer au grand-frère. C'est à nous de prendre la décision. La Commission la fera appliquer, mais c'est à nous de la prendre. Il me sembre donc qu'il revient aux membres du Parlement et des assemblées législatives d'apporter ces changements.

Le président: Monsieur le ministre.

M. Mazankowski: Monsieur le président, l'honorable député qui vient de terminer est probablement ici depuis beaucoup plus longtemps que nous tous, je prends donc ses propos très au sérieux.

Je crois, monsieur Peters, que nous en aurons l'occasion lorsque nous présenterons un projet de loi sur le transport des produits dangereux, puisque nous serons en mesure par l'entremise d'une loi d'atteindre la plupart des objectifs que vous mentionnez. L'important dans le concept du projet de loi, c'est que la responsabilité et même l'imputabilité passent à l'expéditeur. En outre, on établira un code uniforme qui permettra de coordonner l'application et la surveillance des règlements. Les règlements vont constituer une partie très importante du projet de loi sur les produits dangeureux.

Le projet de loi est à l'état embryonnaire depuis six ou sept ans. Il a été long et ardu de tenter de surmonter les obstacles constitutionnels qui se sont élevés parce que l'on désirait fermement adopter une approche coordonnée quelque peu uniforme face à cette question. Je crois que nous avons réussi à surmonter la plupart des obstacles.

[*Text*]

The bill may not be perfect in the eyes of the members of the Committee. We will certainly entertain reasonable amendments to make sure it is a good piece of legislation, a piece of legislation that is workable, a piece of legislation that will serve the desired objective which I think we are all here to achieve.

The Chairman: Thank you, Mr. Minister.

Mr. Ellis.

Mr. Ellis: Thank you. Mr. Chairman, my approach to this may well be somewhat different, not because I do not live in the Mississauga area and not because I am any less concerned about the safety of the many people in that area; but I am a little concerned that tonight we may be making statements which are out of context simply because there has been a very serious accident. About two or three years ago, one of the major U.S. television networks did an outstanding program on this which frankly sensationalized the whole issue and did not do the transportation of goods any good in this country or in any other country.

It has been said we are very lucky no one was killed. That is true. But it was said in the context that there is a rash mishandling of goods; and I do not think that is true. I have the very strong feeling that we have two railway companies in this country which by and large carry out their responsibilities in a very serious way. They undertake the transportation of people and goods by and large in a very safe way.

I would like, before I am finished, if the Commissioner could tell me, relatively speaking, in terms of railways if not around the world at least in North America, what our accident record is in Canada. I quite frankly think the 14 people who may be cut off the CTC staff—I frankly think, Mr. Commissioner, there is not an organization in Canada which could not be more efficient, and maybe CTC belongs in there; and I am not concerned so much about those few coming off.

I know there should be more hot-box censors installed in some of the built-up areas. But I also know, because I live in a railway town, one which has a great deal of input into the railways in Canada, that those hot-box censors are going in on a regular basis. Every day of every week there are some being installed somewhere in Canada. For the member—and I am sorry I have forgotten his constituency—for Mr. Flis to suggest that you are going to shut down all the industry in Canada by shutting down all the transportation of these goods is totally irresponsible.

• 2205

Certainly, there is not a railroad company in Canada that wants to face the overwhelming costs they are going to have to face as a result of this accident. The cost to them is going to be staggering, and no insurance is ever going to cover it.

The question of the number of inspections, which the member from London East brought up: it is very interesting, Mr. Chairman, but you just cannot have the CTC inspect every train. The member for London East drives back and forth from his constituency to Ottawa frequently, in fact, all

[*Translation*]

Le projet de loi peut ne pas sembler parfait aux membres du comité. Nous allons certainement recevoir les amendements raisonnables de façon à avoir une bonne loi, une loi valable, une loi qui réalise les objectifs souhaités, que nous voulons tous atteindre.

Le président: Merci, monsieur le ministre.

Monsieur Ellis.

M. Ellis: Merci, Monsieur le président, mon approche est peut-être quelque peu différente, non parce que je n'habite pas dans la région de Mississauga, non parce que je m'intéresse moins à la sécurité des nombreux habitants de cette région, mais tout simplement parce que je m'inquiète que ce soir nous formulions des déclarations quelque peu hors de contexte tout simplement parce qu'il s'est produit un accident grave. Il y a environ deux ou trois ans, l'un des grands réseaux américains de télévision a présenté cette question avec force sensationnel au cours d'une émission extraordinaire, cela n'a guère aidé les transports des marchandises ni dans notre pays ni ailleurs.

On dit qu'il était heureux que personne n'ait été tué. C'est exact. On a également dit que la manutention dangereuse des produits était chose courante; je ne crois pas que ce soit exact. Je suis persuadé que nous avons deux sociétés de chemins de fer au pays qui, dans l'ensemble, prennent leurs responsabilités très au sérieux. Dans l'ensemble, elles s'engagent à effectuer le transport des passagers et des marchandises avec beaucoup de sécurité.

J'aimerais donc, avant de terminer, que le commissaire me dise où se situe le Canada pour les accidents de chemin de fer par rapport sinon au monde entier du moins au reste de l'Amérique du Nord. A vrai dire, monsieur le commissaire, il n'y a pas un organisme au Canada qui ne soit plus efficace et peut-être que la commission est de ce nombre; je ne suis donc pas particulièrement inquiet à l'idée que vous allez perdre quelques personnes.

Je sais qu'on devrait installer plus de détecteurs dans certaines régions très habitées. Mais je sais également, parce que j'habite une ville que le chemin de fer fait vivre et qui fait beaucoup pour le chemin de fer au Canada, que les détecteurs sont installés régulièrement. Chaque jour de chaque semaine, on en installe en quelque part au Canada. Il est tout à fait irresponsable de laisser entendre comme le député—j'oublie malheureusement sa circonscription—comme M. Flis le fait, que toute l'industrie canadienne s'arrêtera si on met fin au transport de ces marchandises.

Pas une seule compagnie de chemin de fer canadienne ne veut payer les coûts écrasants qu'entraînera cet accident. Ce sera un coût exorbitant, et aucune assurance ne peut les en protéger.

Quant à la question du nombre d'inspections soulevée par le député de London Est, elle est fort intéressante, monsieur le président, mais on ne peut demander à la Commission canadienne des transports d'inspecter tous les trains. Le député de London-Est fait la navette entre sa circonscription et Ottawa

[*Texte*]

the time. My guess is that he breaks the law every time he drives. We nailed him in Belleville just about two months ago . . .

Mr. Turner: Seven year ago.

Mr. Ellis: . . . and it is the first time in seven years that we have caught him. Mr. Chairman, I use that in a light manner but . . .

The Chairman: That is not possible, no honourable member of this Committee has ever broken the law . . . knowingly . . .

Mr. Ellis: But, Mr. Chairman, I point out to you that if the penalties the CTC inflicts on railway companies are sufficiently stringent, there will be a tendency to keep within limits, to keep within the rules, much more readily than there will be by doubling the number of inspectors and taking a look at every last single train that goes out.

Mr. Chairman, I would suggest through you to the Minister, that there has to be a great deal of care in the tightening up of some of the legislation. Certainly some changes have to be made, but what is possible, and what is practical, has to be considered in the light of the industry in Canada. Safety is something we cannot compromise, safety is something we are going to have to look at very carefully.

I am going to ask the just two questions, after having made that statement and, I point out again, I am not an apologist for the railways but I think it is time for a bit of careful thinking in this.

First, Mr. Chairman, through you to either the Minister or the Commissioner, what is the relative safety position with regard to Canadian railways and other North American railways? Secondly, will the size of cars be something that is taken into consideration? That, I know, is a determining factor in the ability of rail in Canada to carry these loads.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I do not have the kind of statistical data I think the honourable member is requesting and I am not sure whether the commissioners or the members of the CTC would have that information readily available, but I am sure that it is available and I am sure that we can provide it to the Committee, Mr. Chairman. I would be prepared to do that.

The Chairman: Thank you, Mr. Mazankowski.

Mr. Ellis: My second question, with regard to car sizes?

Mr. Mazankowski: The Commissioner will respond to that, Mr. Ellis.

Mr. Magee: The matter of the size of the freight cars and the tank cars now being used in Canada will be considered at this inquiry. It is constantly under review. Changes have been made to tank cars within the last five or six years, changes which resulted from the Commission's recommendations to the railways, particularly the kind of coupler used. It is now restrained from jumping out of position from vertical during an accident. I understand that the cars in this particular accident were equipped with that coupler. We will find out, in the inquiry, to what degree that perhaps prevented worse consequences than those which occurred.

[*Traduction*]

fréquemment en voiture. Il enfreint sans doute chaque fois le code de la route. Nous l'avons pris en flagrant déli à Belleville il y a environ deux mois . . .

M. Turner: Il y a sept ans.

M. Ellis: . . . et c'était la première fois en sept ans. Monsieur le président, je me permets de blaguer . . .

Le président: Ce n'est pas possible, aucun membre du Comité n'a jamais enfreint la loi . . . sciemment . . .

M. Ellis: Mais, monsieur le président, j'estime que si les amendes imposées par la CCT aux compagnies de chemins de fer sont assez sévères, celles-ci se conformeront aux règles bien plus volontiers que si l'on double le nombre d'inspecteurs et si l'on examine tous les trains un après l'autre.

Monsieur le président, je signale au ministre par votre intermédiaire qu'il faudra sérieusement reserrer la disposition de la loi. Il faudra certainement y apporter des modifications mais les modification possibles et pratiques devront être étudiées en tenant compte de l'industrie canadienne. On ne peut pas faire de compromis en ce qui concerne la sécurité, il faudra y faire très attention.

Ceci dit, je poserai seulement deux questions, et je rappelle encore une fois que je ne veux pas défendre les chemins de fer, mais j'estime qu'il est temps d'accorder à cette question un peu de réflexion.

Tout d'abord, monsieur le président, je pose la question suivante au ministre ou au commissaire: comment les chemins de fer canadiens se comparent-ils aux autres chemins de fer nord-américains en ce qui concerne la sécurité? Deuxièmement tiendra-t-on compte de la dimension des wagons? Je sais que c'est un facteur décisif pour le transport de ces marchandises par chemin de fer au Canada.

M. Mazankowski: Monsieur le président, je n'ai pas en main les données statistiques que demande le député et j'ignore si le commissaire ou les membres de la CCT disposent de ces renseignements, mais je suis sûr qu'on peut les obtenir, et nous pourrons les fournir au comité, monsieur le président. Je suis prêt à le faire.

Le président: Merci, monsieur Mazankowski.

M. Ellis: Et ma deuxième question sur la dimension des wagons?

M. Mazankowski: Le commissaire va vous répondre, monsieur Ellis.

M. Magee: La question de la dimension des wagons de marchandise et des wagons-citernes utilisés au canada sera examinée lors de l'enquête. Elle fait l'objet d'une révision constante. Depuis cinq ou six ans, à la suite des recommandations de la Commission aux compagnies de chemins de fer, on a modifié les watons-citernes, surtout les attelages utilisés. Ils sont maintenant fixés de façon à ne pas quitter la position verticale lors d'un accident. Il semble que les wagons touchés par l'accident en question étaient munis de ces attelages. L'enquête permettra de déterminer dans quelle mesure ils ont empêché des conséquences plus graves.

[*Text*]

On the first question, a statistical comparison of the safety record of the Canadian and American railways, that, again, I think has to wait for what is presented to us at the inquiry and I do not think I want to make any resounding statement about it at this time. If there is a member of our staff who wishes to comment, or is able to, that is fine.

Mr. Ellis: I could go on with two other brief questions. First of all, as the Chairman has vacated the Chair for a minute, Mr. Commissioner, the weight of cars obviously has a great deal of bearing on the way our track is built in Canada. Someone made a statement a moment ago about the relative safety of European tracks. As the European tracks do not undergo the wide temperature fluctuations that our Canadian tracks do, they are not subjected to the same problems. I am wondering if there is not some way we could look at, for example, perhaps all concrete ties as they are safe in building the rails. As part of your investigation, will you be looking at that as well?

• 2210

Mr. Magee: Everything that conceivably affected the operation of this train will be looked into. Concrete ties, incidentally, are being installed in large quantities in Canada now and probably will replace wooden ties completely. Coincidentally, I would like to say, Mr. Chairman, if I may, although I have made the comment several times, as a member of the inquiry there are certain questions I cannot answer if I am going to remain a member of that panel. I am not trying to evade any questions. This presentation or appearance before the Committee was arranged very quickly and to have the people here, we came as we were and I happen to be one of the people on the panel that is going to conduct the inquiry. That is just the way it worked and I am under some constraint as to what I can say at this point.

The Chairman: Thank you, Mr. Ellis. I might say, Mr. Commissioner, that we do in fact appreciate that and I am sure that you will understand the pressure that some of the members are under as well. I think they fully appreciate the position that you are in and we do appreciate you being here. Mr. Deniger, please.

Mr. Deniger: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Chairman, through you to the Minister, let me start off by saying, Mr. Minister that, as you know, I used to be a counsel with the Canadian Transport Commission and indeed I handled several railway accident investigations. I have the highest respect for the quality and the competence of the staff of the CTC. Indeed, when one understands the cutbacks that the railways went through in their maintenance and their rolling stock purchases, it is because of the efforts of the CTC that we have not had more accidents. I feel I have to put this on the record at this time.

I am just curious, Mr. Minister; do we know the point of origin and destination of the rolling stock that carried the dangerous goods and the number of the train?

[*Translation*]

Au sujet de votre première question, la comparaison statistique entre les chemins de fer canadiens et américains du point de vue de la sécurité, encore une fois, je crois qu'il faudra attendre les données fournies par l'enquête, car je ne crois pas que ce soit le moment de faire des déclarations fracassantes à ce sujet. Si un de nos collaborateurs désire ou peut se prononcer là-dessus, très bien.

M. Ellis: J'ai encore deux autres brèves questions à poser. Monsieur le commissaire, puisque le président s'est absenté pour une minute, je voudrais dire qu'en ce qui concerne la façon dont les voies ferrées sont construites au Canada, le poids des wagons est évidemment un facteur très important. On a parlé de la sécurité relative des voies ferrées européennes. Vous oubliez que les voies ferrées européennes ne subissent pas les écarts de température considérables et les intempéries du climat canadien. Il serait peut-être plus sûr de construire des traverses en béton. Avez-vous l'intention d'étudier le problème?

M. Magee: Nous allons étudier tout ce qui touche au fonctionnement des trains. A propos, nous construisons de nombreuses traverses de chemin de fer en béton au Canada, et elles finiront par remplacer complètement les traverses de bois. Monsieur le président, étant donné que je fais partie de cette commission d'enquête, il y a certaines questions auxquelles je ne peux pas répondre, cela ne signifie pas que je veuille éluder vos questions. J'ai été invité au dernier moment à comparaître devant le Comité avec mes collaborateurs. Nous ne nous sommes pas préparés et il se trouve que je dois faire partie de la commission d'enquête. C'est ainsi, il y a donc des questions auxquelles je ne peux pas répondre.

Le président: Merci, monsieur Ellis. Monsieur le commissaire nous savons cela, mais vous comprendrez aisément que certains députés sont également sur la sellette. Ils comprennent néanmoins votre position et ils vous remercient d'être venu. Monsieur Deniger, s'il vous plaît.

M. Deniger: Merci, monsieur le président. Monsieur le président, monsieur le ministre, comme vous le savez, j'ai été autrefois employé comme avocat auprès de la Commission canadienne des transports et j'ai dirigé plusieurs enquêtes sur des accidents de chemins de fer. J'éprouve un profond respect pour la compétence et la qualité du personnel de la CCT. Lorsqu'on comprend les difficultés dans lesquelles les sociétés ferroviaires se débattent pour acquérir et entretenir leur matériel roulant, il faut reconnaître que c'est grâce aux efforts de la Commission canadienne des transports que nous n'avons pas eu plus d'accidents. Je voulais que cela soit inscrit clairement au compte rendu.

Monsieur le ministre, j'aimerais vous poser la question suivante par pure curiosité: est-ce que nous connaissons l'origine et la destination matériel roulant qui transportait les

[*Texte*]

Mr. Mazankowski: The particular train involved in the accident, Mr. Deniger?

Mr. Deniger: I am especially concerned, Mr. Minister, with the point of origin and destination because I was wondering if this train could not have been rerouted outside of Toronto, outside of a large metropolitan centre, as I understood—I got this as second-hand information—if it was indeed headed for Sault Ste Marie.

Mr. Mazankowski: I think the Commissioner or the members of the staff would be able to provide that information, Mr. Deniger.

Mr. Hase: If Mr. Deniger would just allow me a moment to prepare documents . . .

Mr. Deniger: While you are looking for your information, I was wondering if you could tell me if it was accurate that the rail car that actually had a busted bearing was not a CN or CP car but a Chesapeake and Ohio car.

Mr. Mazankowski: I can neither confirm nor corroborate that statement, Mr. Deniger.

Mr. Deniger: So we do not know if the car that was alleged to have caused the accident was a CN or CP car.

Mr. Magee: We have heard that it was an American car but I cannot tell you yet whether it was CN, CP, Chesapeake and Ohio, Grand Central, or which it was.

Mr. Deniger: Does Mr. Hase have the answer to my question?

Mr. Hase: May I add to what Commissioner Magee said about the car that had the failure? The intensity of the fire and the hazardous situation that existed at the site prevented the railway officers and our officers from close inspection of the equipment to identify precisely which car the failure occurred on, save only that we do know that it was not on one of the tank cars because it was a friction bearing car that the failure took place on.

• 2215

Mr. Deniger: So it could have been an American car.

Mr. Hase: It could have been American.

Mr. Deniger: Do you have the points of origin and destination of the cars carrying dangerous commodities?

Mr. Hase: The cars carrying dangerous commodities originated at Sarnia, my information is. And they move over Chesapeake and Ohio to the interchange point with Canadian Pacific. There is a whole variety of destinations.

Mr. Deniger: The chlorine car in particular, where was it destined to?

Mr. Hase: Allow me a moment to find it here.

Mr. Deniger: Mr. Chairman, through you to the Minister, while Mr. Hase is looking for the answer to my question, I remember a railway accident that occurred near Belleville and

[*Traduction*]

produits dangereux, est-ce que nous connaissons le numéro du train?

M. Mazankowski: Voulez-vous parler de l'accident qui vient de se produire, monsieur Deniger.

M. Deniger: Monsieur le ministre, je voudrais surtout connaître l'origine et la destination du matériel roulant. En effet, je me demande si ce train n'aurait pas pu être détourné vers la périféries de Toronto? J'ai cru comprendre que ce train se dirigeait vers Sault Sainte-Marie?

M. Mazankowski: Le commissaire et ses collaborateurs pourront certainement vous répondre, monsieur Deniger.

M. Hase: Si M. Deniger voulait bien nous laisser le temps de préparer ces documents . . .

M. Deniger: Pendant que vous cherchez ces renseignements, vous pourriez peut-être me dire s'il est vrai que le wagon qui avait un coussinet endommagé n'était pas un wagon du CN ou du CP, mais un wagon de Chesapeake and Ohio.

M. Mazankowski: Je ne puis ni confirmer ni affirmer cela, monsieur Deniger.

M. Deniger: Nous ne savons pas si le wagon qui est à l'origine de l'accident est un wagon du CN ou du CP.

M. Magee: Nous avons entendu dire qu'il pourrait s'agit d'un wagon américain, mais j'ignore s'il s'agit d'un wagon de CN, du CP, de la Chesapeake and Ohio, du Grand Central ou un autre.

M. Deniger: Monsieur Hase peut-il répondre à ma question.

M. Hase: Je voudrais apporter des précisions à ce qu'a dit le commissaire Magee au sujet du wagon défectueux. L'intensité de l'incendie et le danger qui existait sur les lieux ont empêché les responsables de la société ferroviaire, ainsi que nos collaborateurs, d'inspecter de près le matériel, afin d'identifier avec précision le wagon défectueux. Nous savons simplement qu'il ne s'agit pas d'un wagon-citerne, car c'est sur un wagon muni d'un cousinet de friction que l'incident s'est produit.

M. Deniger: Donc ça aurait pu être un wagon américain.

M. Hase: Oui.

M. Deniger: Avez-vous les points de départ et les destinations des wagons qui transportent des produits dangereux?

M. Hase: Les wagons transportant des produits dangereux venaient de Sarnia et s'en allaient à Chesapeake et en Ohio en passant par l'échangeur du Canadien Pacifique. Il y a de multiples destinations diverses.

M. Deniger: Et le wagon de chlore, où allait-il?

M. Hase: Laissez-moi quelques minutes pour trouver ce renseignement.

M. Deniger: Pendant que M. Hase cherche la réponse à ma question, j'aimerais parler d'un accident de chemin de fer qui s'est produit près de Belleville et dont le député a fait état plus

[*Text*]

I am sure it would interest the honourable member from Belleville, whose earlier remarks I really appreciated also because I agreed with them. I visited the ATC centre—I think it is in Belleville itself—and there were hotbox detectors there, if I remember correctly. I was wondering if Mr. Hase could also, through you, of course, Mr. Chairman, confirm that. And I was wondering, if we do have it in the ATC area surrounding Belleville, which basically goes almost up to Montreal and almost into Toronto, why we do not have it in the rest of the area.

Mr. Ellis: Mr. Chairman, on a point of order, the Rigaud area goes from Dorval to Oshawa and there are hotbox sensors in that area.

Mr. Deniger: I am glad to see the honourable member has confirmed what I just said.

The Chairman: Mr. Hase.

Mr. Hase: Marathon is the destination of the chlorine.

Mr. Deniger: Where?

Mr. Hase: Marathon, Ontario.

Mr. Deniger: Where is that?

Mr. Hase: It is on the CP line north of Lake Superior.

Mr. Deniger: If it is north of Sault Ste. Marie, was it—and I am not expecting an answer to this tonight—but was it mandatory, if it was going north like that, that it would have to go through a metropolitan centre like Toronto, or could it have gone through another route? Of course, Mr. Magee, I expect that you will look into this during your hearing but this is, I think, an important question and I just wanted to get it on the record.

Also, on another point, since it is a possibility that the car involved is not a Canadian car, either a CN or CP car—it could be a Chesapeake and Ohio—I was wondering, Mr. Chairman, through you to the Minister and the witnesses, if the inspection of rail cars coming into Canada by members of the CTC is complete or as complete or similar as done versus the Canadian cars.

Mr. Mazankowski: Can I ask Mr. Magee to . . .

Mr. Magee: They have been told to fix up the track and fix up the roadbed, and in one case were told—and I am talking about track and roadbed that is not track and roadbed such as the Toronto-Montreal mainline of CN— track and roadbed that was of a very different standard, and they have complied.

Mr. Deniger: Yes, I understand that, Mr. Magee. You are talking about the roadbed and from what I can gather—I did not realize this but we are not talking of a CN or CP mainline. We are talking about the Chesapeake and Ohio rail line. Are we?

Mr. Magee: Well, I am talking about one of the American railway companies.

Mr. Deniger: No, but I am being specific now.

Mr. Magee: Yes.

Mr. Deniger: I am talking about the Chesapeake and Ohio Railway Company. When they come into Canada with their

[*Translation*]

tôt. J'ai visité le centre à Belleville même, où, si je ne m'abuse, il y a des détecteurs. Je voudrais si possible que M. Hase confirme ce renseignement. S'il y en a sur le tronçon de l'ATC, autour de Belleville, qui se rend presque jusqu'à Montréal et jusqu'à Toronto, je me demande pourquoi il n'y en a pas ailleurs.

M. Ellis: Monsieur le président, j'invoque le Règlement. La région de Rigaud s'étend de Dorval à Oshawa et il y a aussi des détecteurs dans cette région.

M. Deniger: Je suis heureux que le député confirme ce que je viens de dire.

Le président: Monsieur Hase.

M. Hase: Le chlore était destiné à Marathon.

M. Deniger: Où?

M. Hase: A Marathon, en Ontario.

M. Deniger: Où est-ce?

M. Hase: C'est sur une voie ferrée du CP au nord du Lac Supérieur.

M. Deniger: Si c'est au nord de Sault-Sainte-Marie, était-on obligé de passer par une métropole comme Toronto? Je ne m'attends pas à ce que vous me répondiez immédiatement, mais je me demande si on n'aurait pas pu emprunter une autre voie. Je sais que vous alliez étudier cette question au cours de votre enquête, mais comme c'est important, je tenais à en parler ce soir.

En outre, comme il est possible que le wagon en cause ne soit pas canadien, mais qu'il vienne de Chesapeake ou de l'Ohio, je me demande si le personnel de la CCT inspecte rigoureusement tous les wagons qui entrent au Canada, comme s'il s'agissait de wagons canadiens.

M. Mazankowski: Je demanderais à M. Magee . . .

M. Magee: On leur a dit de réparer la voie et de réparer le ballast, et même une fois d'assortir les deux, et on a donné suite à notre requête.

M. Deniger: Bien. Vous me parlez du ballast, mais pas de la voie principale du CN ou du CP, différence que je n'avais pas saisie. Vous me parlez du réseau de la Chesapeake et de l'Ohio, c'est bien cela?

M. Magee: Je vous parlais d'une des sociétés de chemin de fer américaines.

M. Deniger: Je voudrais des noms.

M. Magee: D'accord.

M. Deniger: Il est donc question de la Chesapeake and Ohio Railway Company. De quels critères vous servez-vous lorsque

[*Texte*]

rail equipment, what standards do you apply in inspections to these rail cars versus CN and CP cars?

Mr. Magee: The same standards as apply to any railway operation in this country.

Mr. Deniger: What is the turn-around point of the average American car coming to Canada?

Mr. Magee: The turn-around point?

Mr. Deniger: Yes. How long does it stay in Canada?

Mr. Magee: I would not have any idea.

Mr. Deniger: How often, for example, would that car be inspected by anyone in the CTC?

Mr. Magee: There are tens of thousands of cars.

Mr. Deniger: I realize that. That is why I am going with these bullet-fast questions so that you will have these things to consider during your investigation. I almost wish I were still a railway lawyer on the side so I could help you in your investigation.

This is my last question, Mr. Chairman. It is getting to be quite a long night. I am getting tired. They do not come out as well as they do earlier on in the evening.

When you inspect a rail car like that—there are usually trains that cross. And members of the train crew that are on a train that crosses another train also have the duty to look at the train that is going beside them to see if there is any default or defect.

Mr. Magee: Yes.

• 2220

Mr. Deniger: Do you know if that particular train went beside another train, and that train would have had people or employees who would have looked into that particular train and seen any defects?

Mr. Magee: That is a very important point, and one that is going to be looked at in this inquiry. And you are quite right; for example, a work crew in a railway is supposed to spread to both sides of the track when a train goes through and give the signal to the crew in the caboose after it has gone if everything they have seen on either side is safe.

Mr. Deniger: One more supplementary. I beg your indulgence, Mr. Chairman.

Could you tell me precisely whose tracks this accident occured on?

Mr. Magee: Canadian Pacific Guelph subdivision.

Mr. Deniger: CP. And did not that track just two years ago, or a year and a half ago, go through a full maintenance?

Mr. Hase: I am not certain.

Mr. Deniger: That was my understanding. I see the minister nodding.

Mr. Mazankowski: That is the information that was given to me. I think that is correct.

Mr. Deniger: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Deniger.

[*Traduction*]

vous inspectez les wagons que cette société introduit au Canada?

M. Magee: Nous nous servons des mêmes critères que pour le CN, le CP ou toute autre compagnie canadienne de chemins de fer.

M. Deniger: En général, jusqu'où vont ces wagons américains au Canada?

M. Magee: Jusqu'où?

M. Deniger: Combien de temps restent-ils ici?

M. Magee: Je n'en ai pas la moindre idée.

M. Deniger: Arrive-t-il souvent qu'un wagon soit inspecté par quelqu'un de la CCT?

M. Magee: Il y a des dizaines de milliers de wagons.

M. Deniger: Je m'en rends parfaitement compte; c'est pourquoi je vous pose toute cette avalanche de questions. Ce sont ni plus ni moins des suggestions pour votre enquête. J'aimerais être encore avocat spécialisé en droit ferroviaire, pour mieux vous aider.

J'en viens à ma dernière question, car il se fait tard et je commence à être fatigué. Mes pensées ne sont plus aussi rapides qu'au début de la soirée.

Lorsque deux trains se croisent, l'équipe de notre convoi doit-elle examiner l'autre pour voir s'il y a quelque chose qui semble anormal?

M. Magee: C'est exact.

M. Deniger: Savez-vous si ce convoi est passé à côté d'un autre train dont l'équipage aurait pu l'examiner et trouver des défauts?

M. Magee: C'est justement une question importante que nous étudierons lors de l'enquête: vous avez parfaitement raison de dire que les travailleurs d'une société de chemin de fer sont sensés s'installer de chaque côté de la voie ferrée lorsqu'un convoi passe et signaler aux employés du wagon de queue que tout est normal.

M. Deniger: Une question supplémentaire, s'il vous plaît, soyez indulgent, monsieur le président.

Pourriez-vous me dire sur quel tronçon s'est produit l'accident?

M. Magee: Canadien Pacifique, sous-division de Guelph.

M. Deniger: Le CP. Cette voie n'a-t-elle pas été entièrement réparée il y a un an et demi ou deux ans?

M. Hase: Je n'en suis pas certain.

M. Deniger: C'est ce que je croyais. Je vois le ministre hocher la tête.

M. Mazankowski: C'est bien ce qu'on m'a dit. Je crois que vous avez raison.

M. Deniger: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Deniger.

[*Text*]

A final question, Mr. Friesen.

Mr. Friesen: Thank you, Mr. Chairman. I am sorry I had to leave for a little while. I was the first speaker on the adjournment debate and I had to take care of the little matter first.

Mr. Chairman, to the minister. About two months ago, or less than two months ago, there was a minor accident—minor as compared to the Mississauga accident—in Everett, Washington, where the Burlington Northern and a similar type of accident with a propane tank. It was my information that that train was destined to go through my constituency, White Rock and the delta, Surrey. Consequently, I began inquiries with your department and the CTC through my office, and I found that there are quite a few trains carrying explosives, and toxic and caustic materials, going through the city. I began asking further questions, and I wrote a letter to you, Mr. Minister, on October 30 regarding this. My staff, in talking to one of the officials in the safety and standards branch in the department, came across a statement, and I paraphrase it: "Railroads are good corporate citizens who, to a good extent, regulate their own safety procedures».

I would like to know, sir, if the department imposes minimum or maximum safety standards on the railway companies, or are they left entirely on their own to police themselves?

Mr. Mazankowski: The matter of placing and ensuring railway safety is in the hands of the CTC and the railway transport committee. It is their responsibility; it is their responsibility to establish the rules and regulations and to ensure that those rules and regulations are adhered to and carried out. I think the evidence provided to this Committee by the commissioner has made that point very clear. There may be some question as to the level or regulations, but I think by and large the review that is going to take place, that has been committed by the CTC, will ensure that the regulations will be updated, bearing in mind all the considerations that are going to come forth as a result of the inquiry and as a result of the evidence and suggestions that we are getting at this Committee.

Mr. Friesen: Mr. Chairman, I do not think I made myself entirely clear. I really meant to address myself to the officials rather than to the minister.

Mr. Mazankowski: Perhaps the commissioner may want to respond as well.

Mr. Magee: The inspection staff of the Canadian Transport Commission is located across Canada at regional offices in Vancouver, Calgary, Saskatoon, Winnipeg, Toronto, Montreal and Moncton. Also, of course, we have senior staff in Ottawa. Our staff are in full operation all the time to the limit of the manpower, inspecting equipment, in the yards watching air brake tests and doing all those things that are required of them under the laws and regulations pertaining to safety on the railways that are the responsibility of the Canadian Transport Commission to carry out, but the staff is shrinking and the money is shrinking. Although I agree that this is what the public wants, and I understand that they want public expenditures cut, I am saying, as Chairman of the Railway Safety Advisory Committee of this Commission, not to use this incident as any excuse to buck something that every other

[*Translation*]

Monsieur Friesen, vous avez droit à la dernière question.

M. Friesen: Merci, monsieur le président. Je m'excuse d'avoir dû partir quelque temps. J'étais le premier à prendre la parole au moment du débat de l'ajournement, j'ai donc réglé cela.

Monsieur le président, il y a deux mois ou plus, il y eu à Everett, dans l'état du Washington, un accident sans conséquence si on le compare à celui de Mississauga. Il s'agissait de wagons de la Burlington Northern, transportant du propane. Ce train devait passer par ma circonscription de White Rock-Delta Nord-Surrey. J'ai donc fait enquête auprès de votre ministère et de la CCT, et je me suis rendu compte que des tas de convois transportant des explosifs, des produits toxiques et caustiques passaient par la ville. J'ai donc poussé les choses plus loin et je vous ai envoyé une lettre le 30 octobre dernier à ce sujet. En discutant avec l'un des fonctionnaires de la division des normes de sécurité de votre ministère, mes recherchistes ont trouvé une déclaration que je paraphraserai. On disait que les sociétés de chemin de fer assument leur responsabilité de citoyen et établissent dans une assez bonne mesure leurs propres normes de sécurité.

Le ministère impose-t-il des normes de sécurité minimales ou maximales aux sociétés de chemins de fer ou leur laisse-t-on carte blanche dans ce domaine?

M. Mazankowski: La société et le comité des transports ferroviaires sont chargés de la sécurité de ce mode de transport. C'est leur responsabilité d'établir les règles et règlements, et de veiller à leur application. Le témoignage du commissaire a très bien fait ressortir cette fonction. On peut se demander si les règlements sont assez sévères, mais l'examen que s'est engagé à faire la société aboutira à la mise à jour des règlements en tenant compte de tout ce qui ressortira de l'enquête et des propos du Comité.

M. Friesen: Je ne crois pas qu'on m'ait très bien compris. Je m'adressais aux fonctionnaires et non au ministre.

M. Mazankowski: Le commissaire veut peut-être ajouter quelque chose.

M. Magee: Les inspecteurs de la Commission canadienne des transports se trouvent un peu partout au Canada, dans les bureaux régionaux de Vancouver, Calgary, Saskatoon, Winnipeg, Toronto, Montréal et Moncton. Leur chef se trouve, bien entendu, à Ottawa. Ceux-ci travaillent toujours jusqu'à la limite du possible; ils inspectent l'équipement, surveillent les essais des freins à air que l'on fait dans les gares de triage, enfin, tout ce que la loi et les règlements leur demandent de faire pour s'assurer de la sécurité des chemins de fer relevant de la Commission canadienne des transports. Malheureusement, le personnel diminue et le budget aussi. Je sais que la population veut une diminution des dépenses, mais je vous dis, à titre de président du Comité consultatif sur la sécurité des chemins de fer de la Commission, qu'on ne doit pas se servir de cet accident comme d'un prétexte pour se soustraire aux

[*Texte*]

government department has to put up with. We are reaching the danger point and something has to be done.

• 2225

Mr. Friesen: Is it accurate to say that you have only three inspection officers in the department in Vancouver?

Commr Magee: I do not even know whether we have three there now. Just a minute, please; I will try to get you the answer.

An hon. Member: Do you guys not know? You cut it by 21 yourselves.

Commr Magee: That is right.

The Chairman: One meeting at a time, gentlemen. If I could just remind you, one meeting at a time.

Perhaps Mr. Friesen if you had an additional question or two, you might pose it while the officials are getting the information.

Mr. Friesen: The member from Laprairie was asking whether the same regulations are imposed on American railways as on our own. I wonder, if the same regulations apply, for example, to a rail-bed? What about the spacing of the cars within the train, and so forth? Do they have the same regulations imposed on the American railways in that sense?

Commr Magee: The American railways operating in this country must obey the Canadian laws and the Canadian regulations pertaining to railway operation. They are under surveillance to make sure they do.

Mr. Friesen: I think you have some information I asked for.

Commr Magee: Yes. There are three officers in Vancouver.

Mr. Friesen: What duties are assigned to them? Do any of them cover, for example, the rail-bed, making sure that the railways are carrying on the requisite number of inspections, and so forth?

Commr Magee: They themselves would note the condition of the road-bed as part of their inspections. They inspect the car equipment. They have the power to order a freight car, that in their opinion, is a bad-order car, out of a train. They would observe air brake tests, things of that kind—everything that goes into the operation of a railway freight or passenger train, and they would ride passenger trains too.

Mr. Friesen: Obviously if you are short-staffed, one of the big problems you have is policing. For example, speed limits. The City of White Rock is a recreational area on one side of the track at the beach, and is residential on the other side of the track. Particularly in the summer time, there are a lot of people on that beach, and some of the trains are going probably over the speed limit. How in the world do you go about policing speed limits along the track?

Commr Magee: The operating timetable of the railway company has to be designed to permit the safe operation of the train and, hopefully, make sure it stays on the track. So if you are riding in the cab of a locomotive and you have that operating timetable in your hand, you will note that the

[*Traduction*]

directives que doivent suivre tous les autres ministères. Nous sommes presque au seuil du danger, et il faut faire quelque chose.

M. Friesen: Est-il vrai qu'il y a seulement trois inspecteurs du ministère à Vancouver?

M. Magee: Je ne savais même pas qu'il y en avait trois. Un moment, nous allons vérifier.

Une voix: Vous ne savez pas? Vous avez diminué vous-même leur nombre de vingt et un.

M. Magee: C'est exact.

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

M. Friesen aimerait peut-être poser une ou deux questions pendant que les fonctionnaires cherchent les renseignements.

M. Friesen: Le député de Laprairie a demandé si l'on appliquait les mêmes règlements aux sociétés américaines. Est-ce la même chose pour les plates-formes par exemple, pour l'espacement entre les wagons d'un convoi, etc.? Les sociétés américaines doivent-elles respecter les mêmes règlements qu'ici?

M. Magee: Les sociétés américaines qui ont des convois au pays doivent respecter la loi et les règlements canadiens, ce dont on s'assure en les surveillant.

M. Friesen: Je crois que vous disposez des renseignements que je vous ai demandés.

M. Magee: Oui. Il y a bel et bien trois inspecteurs à Vancouver.

M. Friesen: Quelles sont leurs fonctions? Y en a-t-il un chargé des plates-formes, un autre chargé de vérifier le nombre d'inspections faites par les sociétés, etc.?

M. Magee: Les inspecteurs notent eux-mêmes l'état de la plate-forme pendant qu'ils inspectent les wagons. Ils ont le pouvoir de faire retirer un wagon d'un convoi. Ils vérifient les essais des freins à air, bref tout ce qui touche au service de fret ou au service voyageur. Ils font même des tours à bord des trains de voyageur.

M. Friesen: Comme vous n'avez pas suffisamment de personnel, vous devez avoir beaucoup de mal à faire respecter les règlements, en particulier les limites de vitesse. A White Rock, d'un côté de la voie, il y a une plage et de l'autre un quartier résidentiel. Pendant l'été, quand des tas de gens se trouvent sur la plage, je crois que certains convois dépassent la limite permise. Comment faites-vous pour faire respecter ces limites de vitesse?

M. Magee: L'horaire des chemins de fer doit être calculé de façon à permettre une conduite sécuritaire des trains, c'est-à-dire que les trains demeurent sur les rails. Si jamais vous faites un tour dans une locomotive, horaire en main, vous vous rendrez compte que le conducteur respecte la vitesse inscrite

[*Text*]

engineman is making all the changes of speed that are set down practically mile by mile, bridges, sidings, everything that is there, is noted and taken into account in that operating timetable, and the engineman must maintain the speed.

The accident that I investigated that involved the acid spill had an operating timetable speed, in the particular area where the train derailed, of 50 miles an hour. That was in open country and, fortunately for the engineman, all four of the locomotives were equipped with speed recorders, tape recorders. So at the investigation that information was produced and indicated that the train was within the 50 mile an hour speed limit.

• 2230

Mr. Friesen: So what do they do to make up lost time, if there is lost time in their schedule? Do they just stay behind schedule? What happens if they get behind schedule and they want to make up that lost time?

Mr. Magee: Well, they cannot make up lost time. Where the speed limit is 35 miles an hour they cannot go through there at 50 in order to make up lost time.

Mr. Friesen: But why cannot they?

Mr. Magee: Because it is not safe and because the operating timetable has said that the safe speed on that track is that particular speed and the enginemen must adhere to that speed.

Mr. Friesen: Then we have come full circle, we are saying that they are policing themselves on that.

Mr. Magee: Well, how else can it be done? There are streams of trains running in Canada. We would be glad to pop someone into the cab of every locomotive, if that is the wish of the government and Parliament.

Mr. Friesen: That was my original question. How do you go about policing speed limits?

Mr. Magee: Exactly what I said earlier, by spot checks, sir.

Mr. Friesen: All right.

Mr. Magee: And it cannot be done in any other way, with the size of the staff we have. But that is what we do. All our officers carry a pass which is good on all engines, trains and rolling stock. They can get into the caboose, they can climb into the locomotive at will, and do. Commissioners have them, too, and we do the same thing.

The Chairman: Thank you, Mr. Friesen.

Gentlemen, it is now after 10.30 and I would, on your behalf, express to the Minister and especially to Mr. Magee and his support staff, Mr. Hase, Mr. Hanley and Mr. Hibbard and others who are here tonight, and the Deputy Minister, our warmest appreciation for first of all their, on very short notice, having prepared themselves and come to be with us this evening and, secondly, for the enormous amount of information they have shed on this unfortunate incident, and we

[*Translation*]

presque pour chaque mille en tenant compte des ponts, des abords de la voie, de tout l'environnement.

J'ai fait enquête sur un accident au cours duquel de l'acide s'est déversé. A l'endroit où le train a déraillé, sa vitesse devait être de cinquante milles à l'heure d'après l'horaire. C'était en pleine campagne, heureusement pour le conducteur, les quatre locomotives étaient munies d'appareils enregistrant la vitesse. Lors de l'enquête on a pu constater que le train avait respecté la vitesse de cinquante milles à l'heure.

M. Friesen: Mais que font-ils alors pour rattraper le temps perdu, s'ils sont en retard? Restent-ils en retard, tout simplement?

M. Magee: Ils ne peuvent rattraper le temps perdu. Si la limite de vitesse d'une zone est de 35 milles à l'heure, ils ne peuvent rouler à 50 pour reprendre le temps perdu.

M. Friesen: Mais pourquoi pas?

M. Magee: Parce que ce ne serait pas sûr, parce que l'horaire dit que la vitesse sécuritaire sur tel tronçon est de tant; le conducteur ne doit pas la dépasser.

M. Friesen: Nous sommes revenus au point de départ puisque j'ai commencé à dire que les sociétés se régissaient elles-mêmes.

M. Magee: Y a-t-il une autre façon de faire? Il y a des tas de convois qui roulent au Canada. Si le Parlement ou le Gouvernement le désirent, je serais heureux d'installer un inspecteur dans chaque locomotive.

M. Friesen: Nous en revenons donc à la première question: comment faites-vous respecter la limite de vitesse?

M. Magee: Exactement comme je l'ai dit plus tôt, c'est-à-dire que nous faisons des vérifications par ci, par là, au hasard.

M. Friesen: Très bien.

M. Magee: Il n'y pas d'autre façon de procéder, étant donné le nombre d'employés dont nous disposons. Tous nos inspecteurs ont un laissez-passer qui leur permet de monter à bord de toutes les locomotives, tous les trains et tous les wagons. Ils peuvent monter à volonté dans les wagons de queue ou dans les locomotives, et ils ne se gênent pas pour le faire. Les commissaires aussi ont un laissez-passer et font exactement la même chose.

Le président: Merci, M. Friesen.

Messieurs, ils est maintenant plus de 22:30, je désire remercier en votre nom le ministre, M. Magee et son personnel, M. Hase, M. Hanley et M. Hibbard, et tous les autres qui sont ici ce soir, sans oublier le sous-ministre. Nous leur sommes fort reconnaissants d'avoir pu venir ici à la dernière minute pour nous transmettre autant de renseignements sur ce malheureux accident. M. le ministre, merci beaucoup.

[*Texte*]

express our appreciation in turn for that. Mr. Minister, thank you very much indeed.

The Committee is adjourned until 9.30 Thursday, November 15, when we will resume consideration under the same vote.

[*Traduction*]

Notre prochaine séance aura lieu le jeudi 15 novembre à 9:30, et nous poursuivrons l'étude du mercredi. La séance est levée.

Third Class
Canada Post
Postage paid

Transport and Communications

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Transports et des communications

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

RESPECTING:

Main Estimates 1979-80;
Vote 1 under TRANSPORT

CONCERNANT:

Budget principal 1979-1980;
Crédit 1 sous la rubrique TRANSPORTS

WITNESSES:

The Honourable Donald Mazankowski
Minister of Transport

TÉMOINS:

L'honorable Donald Mazankowski
Ministre des Transports

(See back cover)

(Voir à l'endos)

First Session of the
Thirty-first Parliament, 1979

Première session de la
trente et unième législature, 1979

Available from Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada, Hull, Quebec, Canada K1A 0S9

Canada Post Postage paid
Postes Canada Port payé
Third class
Troisième classe
K1A 0S7
HULL

If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Printing Office,
Supply and Services Canada,
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMEI
Imprimerie du gouvernement canadien,
Approvisionnements et Services Canada,
45, boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

WITNESSES—TÉMOINS

From the Canadian Transport Commission:

Mr. J. A. D. Magee, Commissioner and Chairman, Railway Safety Advisory Committee;

Mr. E. J. Hase, Director, Rail Safety and Standards.

De la Commission canadienne des transports:

M. J. A. D. Magee, commissaire et président du Comité consultatif sur la sécurité ferroviaire;

Mr. E. J. Hase, directeur, Sécurité et normes ferroviaires.

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

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

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 7

Thursday, November 15, 1979

Chairman: Mr. J. M. Forrestall

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule nº 7

Le jeudi 15 novembre 1979

Président: M. J. M. Forrestall

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Transport and Communications

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transports et des communications

RESPECTING:

Main Estimates 1979-80:
Vote 1 under TRANSPORT

CONCERNANT:

Budget principal 1979-1980:
Crédit 1 sous la rubrique TRANSPORTS

APPEARING:

The Honourable Donald Mazankowski
Minister of Transport

COMPARAÎT:

L'honorable Donald Mazankowski
Ministre des Transports

WITNESS:

(See back cover)

TÉMOIN:

(Voir à l'endos)

First Session of the
Thirty-first Parliament, 1979

Première session de la
trente et unième législature, 1979

27269—1

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

Chairman: Mr. J. M. Forrestall
Vice-Chairman: Mr. Jack Ellis

Messrs.

Baker (*Gander-Twillingate*)
Blaikie
Campbell (*LaSalle*)
Deniger
Dionne (*Northumberland-Miramichi*)
Fulton
Lapointe
Lewis
Lumley
Mayer
McDermid
McLean
Reid (*St. Catharines*)
Richardson (*Humboldt-Lake Centre*)
Ritchie (*Dauphin*)
Towers
Turner—(19)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité
Santosh Sirpaul
Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65(4)(*b*)

On Tuesday, November 13, 1979:

Mr. Blenkarn replaced Mr. Mayer;

Mr. Peters replaced Mr. Skelly.

On Wednesday, November 14, 1979:

Mr. Nylander replaced Mr. Whittaker;

Mr. Towers replaced Mr. Jupp;

Mr. Mayer replaced Mr. Blenkarn;

Mr. Reid (*St. Catharines*) replaced Mr. Ferguson;

Mr. Fulton replaced Mr. Peters;

Mr. Lewis replaced Mr. Nylander.

On Thursday, November 15, 1979:

Mr. Lapointe replaced Mr. Bockstael;

Mr. Campbell (*LaSalle*) replaced Mr. Flis;

Mr. Dionne (*Northumberland-Miramichi*) replaced Mr. Roy (*Laval*);

Mr. Ritchie (*Dauphin*) replaced Mr. Jelinek.

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. J. M. Forrestall
Vice-président: M. Jack Ellis

Messieurs

Conformément à l'article 65(4)*b*) du Règlement

Le mardi 13 novembre 1979:

M. Blenkarn remplace M. Mayer;

M. Peters remplace M. Skelly.

Le mercredi 14 novembre 1979:

M. Nylander remplace M. Whittaker;

M. Towers remplace M. Jupp;

M. Mayer remplace M. Blenkarn;

M. Reid (*St. Catharines*) remplace M. Ferguson;

M. Fulton remplace M. Peters;

M. Lewis remplace M. Nylander.

Le jeudi 15 novembre 1979:

M. Lapointe remplace M. Bockstael;

M. Campbell (*LaSalle*) remplace M. Flis;

M. Dionne (*Northumberland-Miramichi*) remplace M. Roy (*Laval*);

M. Ritchie (*Dauphin*) remplace M. Jelinek.

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, Hull, Québec, Canada K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité de l'Orateur 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, Hull, Québec, Canada K1A 0S9

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, NOVEMBER 15, 1979
(8)

[*Text*]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 9:42 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. Forrestall, presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Baker (*Gander-Twillingate*), Campbell (*LaSalle*), Deniger, Dionne (*Northumberland-Miramichi*), Forrestall, Fulton, Lapointe, Lewis, Lumley, Mayer, McDermid, McLean, Reid (*St. Catharines*), Richardson (*Humboldt-Lake Centre*), Ritchie (*Dauphin*), Towers and Turner.

Other Members present: Messrs. Beattie (*Hamilton Mountain*) and Bockstael.

Appearing: The Honourable Donald Mazankowski, Minister of Transport.

Witness: Mr. W. M. McLeish, Administrator, Canadian Air Administration, Department of Transport.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Monday, October 15, 1979 relating to the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1980. (*See Minutes of Proceedings, Tuesday, November 6, 1979, Issue No. 3.*)

The Committee resumed consideration of Vote 1—Departmental Administration Program under TRANSPORT.

The Minister and the witness answered questions.

At 12:12 o'clock p.m. the Committee adjourned until 11:00 o'clock a.m., Tuesday, November 20, 1979.

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 15 NOVEMBRE 1979
(8)

[*Traduction*]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 h 42, sous la présidence de M. Forrestall (président).

Membres du Comité présents: MM. Baker (*Gander-Twillingate*), Campbell (*LaSalle*), Deniger, Dionne (*Northumberland-Miramichi*), Forrestall, Fulton, Lapointe, Lewis, Lumley, Mayer, McDermid, McLean, Reid (*St. Catharines*), Richardson (*Humboldt-Lake Centre*), Ritchie (*Dauphin*), Towers et Turner.

Autres députés présents: MM. Beattie (*Hamilton Mountain*) et Bockstael.

Comparaît: L'honorable Donald Mazankowski, ministre des Transports.

Témoin: M. W. M. McLeish, administrateur, Administration canadienne du transport aérien, ministère des Transports.

Le Comité reprend l'étude de son ordre de renvoi du lundi 15 octobre 1979, portant sur le Budget principal pour l'année financière se terminant le 31 mars 1980. (*Voir procès-verbal du mardi 6 novembre 1979, Fascicule nº 3.*)

Le Comité reprend l'étude du Crédit 1—Programme de l'administration centrale sous la rubrique TRANSPORTS.

Le ministre et le témoin répondent aux questions.

A 12 h 12, le Comité suspend ses travaux jusqu'au mardi 20 novembre 1979, à 11 heures.

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(*Recorded by Electronic Apparatus*)

Thursday, November 15, 1979.

• 0939

[*Text*]

The Chairman: Good morning. We shall resume consideration of our Order of Reference relating to the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1980. We are resuming consideration of Vote 1, Departmental Administration Program, under Transport. You will find that listed in your Blue Book on page 28-6 to 28-15.

Transport

Department—Departmental Administration Program

Vote 1—Departmental Administration—Operating expenditures—57,346,000

• 0940

The Chairman: I wonder, gentlemen of the press with cameras, if you might shut down because we are under some stricture with respect to the house rules and regulations. I think it is absurd but on the other hand. There it is.

As I was suggesting you will find the votes listed in the Blue Book on pages 28-6 to 28-15.

It is again my pleasure to welcome, on your behalf, the Minister of Transport and his officials and I might ask the Minister if he is prepared to introduce them and if he has an opening statement he is going to make. Mr. Minister.

Hon. Donald Mazankowski (Minister of Transport): Mr. Chairman, accompanying me this morning is the Deputy Minister of Transport, Mr. Arthur Kroeger; the Air Administrator, Mr. Walter McLeish. I do not have an opening statement at this time. I am prepared to entertain your questions.

Mr. Lumley: Mr. Chairman, on a point of order.

The Chairman: Yes.

Mr. Lumley: Needless to say, I am very disappointed this morning that Dr. Horner is not here as we had originally requested. I know that you have made this superhuman effort—some 25 phone calls you made trying to locate Dr. Horner. In fact we received a response from Dr. Horner that he would be coming before the Committee during the estimates. As you know, we heartily endorsed the appointment of Dr. Horner by the Minister of Transport and as a matter of fact we on this side would like to assist the Minister in any way possible to give him back the kinds of legislative powers he thinks he needs to do the important job of moving grain in Canada. I think it is very important, and I am sure all members of this Committee will agree, that you have an opportunity to discuss his role before this Committee. I would suggest very strongly, Mr. Chairman, that a telex go out to Dr. Horner advising him of this Committee's intentions. As you know, I did not find out until last night that Dr. Horner was not coming. I know that is not the Minister's fault but hopefully the Committee will agree that this is something that we should do. I am not too sure even if our colleagues from the NDP party were aware that Dr. Horner was not coming . . .

TÉMOIGNAGES

(*Enregistrement électronique*)

Le jeudi 15 novembre 1979

[*Translation*]

Le président: Bonjour, messieurs. Nous allons reprendre conformément à notre mandat, l'étude des prévisions budgétaires pour l'année financière se terminant le 31 mars 1980. Nous étudions donc le crédit 1: Administration centrale, ministère des Transports. Et vous trouverez cette rubrique dans votre Livre bleu aux pages 28-6 à 28-15.

Transports

Ministère—Programme de l'Administration centrale

Crédit 1—Administration centrale—Dépenses de fonctionnement—57,346,000

Le président: Messieurs les cinéastes, s'il vous plaît arrêtez vos caméras, car les règlements de la Chambre nous en interdisent l'usage ici. Je sais que c'est absurbe, mais c'est ainsi.

Ainsi que je vous l'ai dit, vous trouverez ces crédits énumérés aux pages 28-6 à 28-15, de votre Livre bleu.

J'ai à nouveau le plaisir d'accueillir ici le ministre des Transports et ses hauts fonctionnaires; aussi je le prie de nous les présenter et de faire sa déclaration d'ouverture s'il en a une. Monsieur le ministre, vous avez la parole.

L'hon. Donald Mazankowski (Ministre des Transports): Je vous présente ce matin M. Arthur Kroeger, sous-ministre des Transports et M. Walter McLeish, notre administrateur des transports aériens. Je n'ai pas de déclaration d'ouverture à vous faire et je suis prêt à répondre à vos questions.

M. Lumley: Monsieur le président, j'invoque le règlement.

Le président: Oui.

M. Lumley: Il est bien évident que je suis fort déçu ce matin de ne pas voir ici M. Horner qui avait demandé lui-même de comparaître. Je sais que vous avez fait des efforts inouïs pour le trouver; vous avez fait à peu près 25 appels téléphoniques; en fait, M. Horner nous avait indiqué, dans une réponse, qu'il se présenterait devant le comité au cours de l'étude des prévisions budgétaires. Vous savez combien nous nous sommes réjouis, lorsque le ministre des Transports a nommé M. Horner, et de notre côté, nous voudrions aider le plus possible le ministre à donner à M. Horner ses pouvoirs législatifs dont il pense avoir besoin pour assumer ses importantes responsabilités dans le domaine du transport des grains au Canada. Je crois qu'il est essentiel, et tous les membres du comité j'en suis sûr sont d'accord sur ce point, que vous ayiez la possibilité de discuter de ses fonctions devant le comité. Je propose donc qu'on envoie un télex à M. Horner pour le prévenir des intentions du comité. Vous savez que ce n'est que hier soir que j'ai appris que M. Horner ne pouvait venir et je sais que ce n'est pas de la faute du ministre, mais j'espère que le comité est convaincu que nous devons agir ainsi. Je ne suis même pas sûr que nos collègues du Nouveau parti démocratique aient été prévenus que M. Horner ne pouvait venir . . .

[*Texte*]

Mr. Mayer: No, I was not.

Mr. Lumley: I do not want that in the form of a motion, Mr. Chairman. I just wanted to . . .

The Chairman: I do not believe that it is necessary to put that in the form of a motion; the suggestion is well taken and noted. Dr. Horner, I think, is anxious to appear and the Minister is anxious to have him come and discuss with us the work that he has been doing to date and his plans for the future. We will him I am quite certain in due course and you will be notified.

Mr. Lumley.

Mr. Lumley: Thank you, Mr. Chairman. First of all, to the Minister hopefully between his Parliamentary Secretary and I, we get our signals straight in terms of what we were actually going to do before this Committee because we had some people who wanted to come here and discuss with the Minister, some particular problem in areas with respect to air transport and, unfortunately, it was too late to advise those people when I found out late last night you were going to be back on air safety.

Mr. Minister, one point I think you probably want to clear up, as the result of your speech in Toronto a week or so ago, with respect to deregulation and your statements regarding Air Canada and CP. Some press reports reported that you were recommending the reationalization not only of international routes with respect to Air Canada and CP but also of domestic routes. I doubt very much, in view of your competitive philosophy, if that is the kind of image you are trying to project but maybe you would like to clarify that in front of the Committee.

Mr. Mazankowski: Mr. Lumley, I certainly welcome that opportunity. I thought it rather strange that, in the reporting of my speech, some people had difficulty reading it, rather than even interpreting it because it was quite obvious. Just to set the record straight, what I did say and what I meant to say was that there were some inconsistencies, I felt, in scheduled route patterns of Air Canada and CP on international routes which, in a sense, lead them to compete against each other rather than focusing on foreign competition. My suggestion during the course of my speech was that this measure of inconsistency could best be achieved, I thought, by route rationalization or perhaps—and I think that is really important—the development of a jointly-owned single carrier. But I also did reiterate that any move in this area should originate with the carriers themselves and that I did not feel compelled to involve our side of the government in any unnecessary intervention in achieving that. It was simply a signal that I felt that, in this day and age when we are naturally competing with foreign carriers and when we recognize the importance of maximizing our energy efficiency, there may very well be an opportunity wherein there could be a consolidation, a route rationalization to ensure that we can compete most effectively with our foreign carriers and to ensure that we achieve the maximum amount of energy efficiency. There certainly was no question ever about any consolidation of Air Canada and CP Air on the domestic scene or no suggestion whatsoever of the

[*Traduction*]

M. Mayer: Non, je n'ai pas été prévenu.

M. Lumley: Je ne pense pas qu'il est nécessaire de présenter cette question sous forme de motion, monsieur le président, je voulais simplement . . .

Le président: Je ne pense pas que ce soit nécessaire de présenter cette requête sous forme de motion car nous avons pris bonne et due note de votre proposition. Je crois que M. Horner voudrait bien comparaître devant le comité et que le ministre désire aussi que M. Horner vienne ici pour discuter du travail effectué jusqu'à présent et de ses plans pour l'avenir. Je suis convaincu qu'il viendra au Comité et nous vous préviendrons alors en temps et lieu.

Monsieur Lumley.

M. Lumley: Merci, monsieur le président. Tout d'abord, je tiens à signaler au ministre que le secrétaire parlementaire et moi, nous nous sommes mis d'accord sur les questions dont nous voulions discuter devant le comité car il y a des gens qui voulaient venir ici discuter avec le ministre de problèmes qui les intéressaient dans le domaine des transports aériens mais qui malheureusement ont été prévenus trop tard car ce n'est que hier soir que j'ai appris qu'on allait rediscuter de la sécurité aérienne.

Je vais aborder le sujet de votre discours de Toronto, d'il y a une huitaine de jours à propos duquel vous voudrez peut-être bien nous donner des éclaircissements, c'est-à-dire de cette déréglementation et de vos propos au sujet d'Air Canada et du CP. Certains comptes rendus de la presse ont indiqué que vous aviez recommandé qu'Air Canada et le CP rationalisent leurs routes aériennes, aussi bien internationales que canadiennes. Je doute fort que cette façon de procéder cadre avec les principes de la concurrence que vous préconisez, mais sans doute voudrez vous bien éclairer notre lanterne.

M. Mazankowski: Monsieur Lumley, je suis vraiment ravi de l'occasion qui m'est offerte de m'expliquer. Je trouve, tout d'abord assez curieux qu'on ait eu de la difficulté à saisir le sens de mon discours ou à l'interpréter, car il était la limpidité même. Pour rectifier le compte rendu, ce que j'ai dit et ce que j'ai vraiment voulu dire, c'est que les vols internationaux établis par Air Canada et CP se concurrençaient alors que ce qu'il aurait fallu c'était concurrencer les transporteurs étrangers. Dans mon discours, j'ai indiqué qu'on pourrait le mieux remédier à ces illogismes en rationalisant les routes aériennes ou peut-être, et je crois que c'est là une question importante, en établissant une seule société de transport conjointe. Mais, j'ai aussi insisté pour dire que toute initiative prise dans ce domaine devait l'être par les transporteurs eux-mêmes et que je ne voulais aucunement que le gouvernement intervienne sans nécessité en ce sens. Je voulais simplement donner une indication de ce que je pensais, c'est-à-dire qu'à cette époque-ci, il faut naturellement concurrencer les transporteurs étrangers et utiliser à bon escient nos ressources énergétiques. Il se peut naturellement, qu'on songe à la possibilité de faire une intégration, d'établir un système de routes aériennes logique, nous permettant une plus grande concurrence dans ces domaines. Mais nous n'avons jamais laissé entendre qu'il fallait intégrer Air Canada et CP Air dans le cas des routes aériennes intérieures.

[*Text*]

development of a jointly-owned single carrier to serve domestic needs of Canada.

• 0945

Mr. Lumley: Thank you, Mr. Chairman.

I want to get back to the southern Ontario multi-modal passenger study which was released several weeks ago jointly by yourself and Mr. Snowton to your government. Since there was no mention of the fourth runway in Malton in that report, I assume, Mr. Minister, that the government has no intentions of going ahead with the fourth runway in Malton.

Mr. Mazankowski: Mr. Lumley, there was a feasibility study on the fourth runway that was undertaken by my predecessor and subsequently cancelled. That postponement, or cancellation, I guess, is the better word, is still in effect.

Mr. Lumley: In the study, it recommended that you had six to twelve months to make a decision with respect to a third terminal at Malton. Do you consider it necessary to make a decision on a third terminal at Malton before you make decisions, say, with respect to expansion of the Hamilton airport, expansion of London, which has been under consideration for quite a while—as a matter of fact, Hamilton was agreed to go ahead with to relieve some of the traffic at Toronto International Airport.

Mr. Mazankowski: Yes, I think it is, Mr. Lumley. We have included a feasibility study on a third tunnel in Toronto International Airport. We are looking at various alternatives—whether it would be best to be undertaken by the Air Administration itself; there is some possibility that it could be developed by the private sector. Because of the lead time involved and the necessary planning that has to be undertaken, we are continuing to look very actively at the development of a third terminal.

With respect to Hamilton, we are actively working on that particular project. As you know, a number of options were proposed prior to the election. Because of the restraint program and the scarcity of resources, we are re-evaluating and re-assessing the options that are there. I might say that there have been some expressions of environmental concern as well. We are taking those elements into consideration and we hope that we will conclude that evaluation process in the not too distant future. Hopefully we will then be in a position to make a definitive statement on the development of a new airport terminal and facility in Hamilton.

• 0950

Mr. Lumley: Regarding STOL, Mr. Minister, is the department still in favour of a STOL operation in Ontario, and particularly Toronto Island Airport?

Mr. Mazankowski: We have stated that we support and encourage the utilization of STOL, and particularly the DASH-7, where it is economically viable, environmentally sound, and where the communities express a clear interest and clear support for that service. That remains our position, and if

[*Translation*]

M. Lumley: Merci, monsieur le président.

Je voudrais en revenir à cette étude sur les multiples façons de transporter les passagers dans le sud de l'Ontario, étude qui a été remise au gouvernement il y a quelques semaines par vous-même et par M. Snowton. Vu qu'on n'y mentionne pas la quatrième piste d'atterrissage de Malton, je suppose alors, monsieur le ministre, que le gouvernement n'a pas l'intention de donner suite à cette construction.

M. Mazankowski: Monsieur Lumley, mon prédécesseur avait entrepris de faire une étude sur les possibilités de réalisation d'une quatrième piste d'atterrissage et ce projet a été par la suite abandonné. Cette remise à plus tard, ou annulation, je suppose est toujours valable.

M. Lumley: Dans cette étude, on recommandait que vous preniez une décision quant à la construction d'une troisième aérogare, à Malton, dans les six à douze mois. Croyez-vous qu'il soit nécessaire que vous décidiez de cette question de Malton, avant de prendre une décision sur l'expansion de l'Aéroport d'Hamilton, de celui de London dont on étudie la possibilité depuis pas mal de temps. En fait, on avait décidé d'aller de l'avant à Hamilton afin de soulager l'aéroport international de Toronto.

M. Mazankowski: Oui, je crois que c'est le cas, monsieur Lumley. Nous avons entrepris une étude sur les possibilités de construire un troisième tunnel à l'aéroport international de Toronto. Nous examinons diverses possibilités: par exemple, nous cherchons à savoir s'il vaudrait mieux que ce soit l'administration des transports aériens qui s'en occupe, ou s'il faudrait faire appel au secteur privé. Vu qu'il faut tenir compte du temps et de la planification, nous continuons à étudier de très près cette possibilité d'établir une troisième aérogare.

Quant au cas de Hamilton, je puis dire que nous travaillons activement à cette réalisation. Vous savez qu'avant les élections, on avait proposé plusieurs solutions. Vu les programmes de restriction qui ont été mis en place, nous sommes en train de réévaluer ces solutions. Je dirais qu'on s'inquiète aussi des répercussions éventuelles sur l'environnement. Nous tenons compte de ces facteurs, et nous espérons que cette étude sera bientôt terminée. Nous espérons alors être en mesure de donner notre décision définitive sur l'aménagement d'une nouvelle aérogare ainsi que d'installations à Hamilton.

M. Lumley: Monsieur le Ministre, votre Ministère est-il toujours en faveur de cette liaison par ADAC en Ontario et particulièrement à l'aéroport de l'île de Toronto?

M. Mazankowski: Nous avons déclaré vouloir encourager l'utilisation de l'ADAC et particulièrement du DASH-7, qui est un appareil viable sans danger pour l'environnement, pourvu que les populations se déclarent tout à fait en faveur de ce service. Donc, c'est là toujours notre position et il faudra

[*Texte*]

the STOL service is to be developed between Toronto and Montreal and Ottawa, it will have to be done on the basis of the soundness of its viability, support of the communities and having due regard to all environmental considerations.

Mr. Lumley: Assuming that Metro Toronto or the City of Toronto Council decides that there will be no STOL port in the city of Toronto, then obviously that just about ends the STOL program for the whole of Ontario, and you can include, obviously, Quebec and interconnecting airlines that operate out of there. In other words, with the qualifiers that you propose, if one council decides against STOL, particularly Toronto because it happens to be the key, that means that the whole STOL project is jeopardized.

Mr. Mazankowski: I suppose one might have to consider who speaks for the citizens of Toronto, the Toronto municipal authorities or the Metro council. My understanding is that there may be a difference of opinion between the two groups. I guess, Mr. Lumley, it causes us some source of comfort that even municipal politicians disagree from time to time.

Mr. Lumley: The reason I asked that, Mr. Minister, is that, as a former mayor of a city in Ontario, I know that if I were still a mayor, I would be writing a letter to the Mayor of Toronto, and I would say, "Look, we need your support because we cannot have STOL in Cornwall"—or we could not have STOL in Ottawa, or we cannot have STOL in Owen Sound, or whatever the case may be—"unless the city of Toronto obviously is in agreement." Will you and your officials, will you and your government, be making strong representations, as your predecessor did, to the City of Toronto in terms of encouraging them to go ahead with STOL development at Toronto Island Airport?

Mr. Mazankowski: Mr. Lumley, I think that the statement I just made and the statement that I made in my speech clearly speak for themselves. We have a lot of air transportation issues that we have to develop in terms of improving airports, improving our air navigational aid systems, and ensuring that we have an adequate level of safety and security, and we are just not in a position to allocate resource dollars for a service that is somewhat uncertain as to whether it is required or not. We are certainly not going to oppose it: as a matter of fact we will support it and encourage it; but it has to be within the parameters of the three principles that I have outlined.

Mr. Lumley: The reason I raise that, and I get back again to the third terminal question, is that, as I recall, the SOMPS Report indicated that 13 per cent of the traffic at Toronto International Airport was Ottawa, Montreal, Toronto. Assuming you went ahead with Hamilton, which would relieve some of the pressure on Toronto, and assuming you went ahead with STOL, which would relieve some pressure on Toronto, how much pressure from Toronto International Airport must be relieved in order for you to make a decision as to whether or not you will go ahead with the new multi-million dollar expansion?

[*Traduction*]

que nous obtenions ces preuves de viabilité, de soutien des populations et tenir compte de ces considérations sur l'environnement avant d'établir un service ADAC entre Toronto, Montréal et Ottawa.

M. Lumley: En supposant que le Conseil de ville du Grand Toronto ou de la ville de Toronto décide qu'il ne veut pas qu'on établisse d'aéroport ADAC à Toronto, ce sera bien là alors la fin de tout ce programme ADAC pour tout l'Ontario et sans doute aussi pour le Québec ainsi que pour les transporteurs aériens qui assurent les liaisons là-bas. Autrement dit, avec les réserves que vous proposez, si l'un des conseils s'oppose à l'ADAC, particulièrement celui de Toronto, qui est la clé du système, elle voudra dire que tout ce projet risque de s'effondrer.

M. Mazankowski: Je suppose qu'il faudrait savoir qui est le porte-parole de Toronto, les autorités municipales de Toronto ou bien le Conseil de ville du Grand Toronto? Il paraît que ces deux groupes ne sont pas toujours d'accord. Je suppose, monsieur Lumley que cela nous console quelque peu de savoir que même les politiciens du niveau municipal se trouvent en désaccord de temps à autre.

M. Lumley: Si j'ai posé cette question, monsieur le Ministre, c'est qu'à titre d'ancien maire d'une ville de l'Ontario, je suis sûr que si j'étais toujours en fonction, j'écrirais alors une lettre au maire de Toronto lui disant: «Nous avons absolument besoin de votre appui car autrement nous ne pourrons pas obtenir de service ADAC à Cornwall . . . ni à Ottawa, ni à Owen Sound . . . à moins que la ville de Toronto ne donne son accord». Est-ce que vous et vos représentants et votre gouvernement êtes prêts à présenter des requêtes très catégoriques à la ville de Toronto pour l'encourager à aller de l'avant et à accepter que l'on établisse un service ADAC à l'aéroport de l'île de Toronto?

M. Mazankowski: Je crois que ce que je viens de dire et que j'ai d'ailleurs dit dans mon discours ne peut être plus clair. Cependant, nous avons devant nous toutes sortes de questions à résoudre se rapportant au transport aérien soit de questions d'amélioration d'aéroports, d'amélioration de nos aides à la navigation aérienne; nous devons nous assurer que la sécurité est suffisante et par conséquent nous ne pouvons pas affecter des fonds à un service alors que nous ne savons pas encore si on en aura besoin; mais, naturellement, nous n'allons pas nous y opposer, et, nous allons plutôt encourager ce projet, mais il faudrait qu'il soit conforme aux trois principes que j'ai soulignés.

M. Lumley: J'ai soulevé cette question, parce que . . . , mais pour en revenir à nouveau à la question de la troisième aérogare, si je me souviens bien le rapport SOMPS avait indiqué que 13 p. 100 du trafic de l'aéroport international de Toronto se faisait avec Ottawa, Montréal et Toronto. Donc, ce projet à Hamilton et le service ADAC permettraient de soulager Toronto; mais jusqu'à quel point voulez-vous qu'on soulage ce trafic avant que vous preniez cette décision qu'on aille de l'avant et qu'on procède à cette expansion qui coûtera des millions de dollars?

[*Text*]

And in that regard, your department has a new study on STOL, I understand, which has been leaked by various sources but which has not been made public yet, where it is indicated that the estimates for developing the STOL system were half of what have been forcasted. Will you be releasing that study shortly?

Mr. Mazankowski: Mr. Lumley, the report that you refer to is not complete. There has been some leakage, I understand, but the report in its final composition has not been completed—though I understand, Mr. McLeish, that it is due to be completed by the end of this year? It will be made public; certainly. And I want to assure you that the complete report will be made public and not parts thereof.

• 0955

Mr. Lumley: I want to go back to the first part of my question then. My point is, we are not going to make a decision about STOL, and yet you have made a statement in the study saying you have only six to twelve months to make a decision about a multi-million dollar expansion at Malton third terminal. Are you not going to look at all these aspects before you make that kind of a decision?

Mr. Mazankowski: Oh, very much so. There are certainly a lot of other elements we are looking at for alleviating the pressures of Toronto International Airport. We are looking at ways and means of developing a better traffic management system so that we can smooth out the flow of traffic; in other words, make the flow of traffic in and out of Toronto more uniform. We are looking at a modified form of landing fees and terminal fees, for example, which would encourage the utilization of the facility during those hours that are not peak periods.

We are also looking at the possibility of what we might be able to do with general aviation. We have had ongoing discussions with people involved in other satellite airports who would welcome the transferial of general aviation into these small satellite airports. We think there still is room to maximize the utilization of Toronto International Airport for general domestic air passenger services. As you can appreciate, Mr. Lumley, the presence of general aviation certainly does slow down the flow of traffic involving large jet liners, thereby having a direct economic impact upon the operations of the airline, and direct benefit upon the facilities provided to the passengers.

Mr. Lumley: As well as safety.

Mr. Mazankowski: As well as safety; that is correct.

Mr. Lumley: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Lumley.

Mr. Fulton.

Mr. Fulton: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Minister, the first question I would like to pose to you is in relation to the radio operators' dispute. This is not directly related to the radio operators' dispute, but I am sure you know there have been nearly 100 crashes and in excess of 50 deaths so far in British Columbia this year. In the last couple of weeks I have had the opportunity of going back to my riding and landing at Terrace. I am sure you know that the Prince

[*Translation*]

Dans cette optique, je dirai que les fuites ont indiqué que votre Ministère faisait une nouvelle étude sur ce service ADAC, étude qui n'est pas encore publiée, indiquant qu'il en coûterait à moitié moins que prévu pour établir ce système ADAC. Est-ce que vous allez bientôt publier cette étude?

M. Mazankowski: Le rapport dont vous parlez n'est pas terminé, et il y a eu des fuites, si je comprends bien; mais, M. McLeish n'est-il pas vrai que ce rapport sera terminé pour la fin de l'année? Cela sera rendu public, bien sûr, et je puis vous assurer que le rapport complet sera publié, pas seulement des extraits.

M. Lumley: Alors, j'en reviens à la première partie de ma question. Nous ne prendrons pas de décision sur l'ADAC mais vous signalez dans cette étude que vous ne disposiez que de six à douze mois pour prendre une décision touchant un agrandissement de plusieurs millions de dollars de la troisième aérogare de Malton. N'allez-vous pas envisager tous ces aspects avant de prendre une telle décision?

M. Mazankowski: Ah si, bien sûr! Il y a évidemment beaucoup d'autres éléments à envisager pour arranger les choses à l'Aéroport international de Toronto. Nous étudions comment élaborer un meilleur système de gestion du trafic; autrement dit, pour uniformiser le trafic en provenance et à destination de Toronto. Nous envisageons une nouvelle forme de droits d'atterrissage et de droits d'utilisation des aérogares, par exemple, pour encourager l'utilisation des installations pendant les périodes creuses.

Nous étudions aussi ce que nous pourrions faire avec l'aviation dite générale. Nous sommes en pourparlers avec les responsables d'autres aéroports satellites qui seraient très favorables à recevoir, eux, une partie de l'aviation dite générale. Nous croyons qu'il existe d'autres moyens d'optimiser l'utilisation de l'Aéroport international de Toronto pour les services communs intérieurs. Vous comprenez, monsieur Lumley, que l'aviation générale ralentit le trafic des gros avions à réaction et a donc une incidence économique directe sur les actitivés de la compagnie aérienne et sur l'utilisation des services offerts aux passagers.

M. Lumley: Ainsi que sur la sécurité.

M. Mazankowski: C'est vrai.

M. Lumley: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Lumley.

Monsieur Fulton.

M. Fulton: Merci, monsieur le président.

Monsieur le ministre, je voudrais d'abord vous interroger sur le conflit des opérateurs radio. Ma question ne porte pas directement sur ce conflit mais vous savez sans doute qu'il y a eu près de 100 accidents et plus de 50 morts cette année en Colombie-Britannique. Au cours de la dernière quinzaine, j'ai pu retourner dans ma circonscription et j'ai atterri à Terrace. Vous devez bien savoir que l'aéroport de Prince Rupert a été

[*Texte*]

Rupert airport has been closed. On one occasion I landed and there was a Goose on the skirting of the runway. We landed under the cloud and I spoke to one of the members of your department regarding that particular incident. I was informed by that person that the situation was somewhat less than safe. The jet was an hour late, and there was no way of knowing whether or not the two aircraft were on the same radio frequency. I landed this past Friday at the same airport, came down under foggy conditions again, to find that the only emergency vehicle on the runway was not in fact staffed. I think that could have created a similarly dangerous situation.

The question I would like to ask you first is in relation to the position that has been taken by the Treasury Board, and the information that is forthcoming, certainly from your own department, that some situations, at least in terms of previous standards, are somewhat less than safe. I wonder if you could comment on whether or not, in your opinion, there is some question of air safety, particularly in light of the very dangerous situation that is obviously pointed out by the number of crashes, almost 100, in British Columbia this year. Are we lowering the level of safety by putting undue stress or excessive hours on to the radio operators designated to be there?

I wonder if you could comment on that whole situation, particularly safety.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I hope the hon. member is not trying to suggest that the 100 crashes in B.C. were the result of the radio operators' dispute.

Mr. Fulton: No, I did not intend to imply that at all.

Mr. Mazankowski: I want to make that very clear. I think one could very well read that into your question, and I simply want to make that very clear.

The air administrator may want to comment as well. This situation has been monitored very closely. I simply want to draw to your attention, sir, that there is an obligation on the part of the radio operators to provide prescribed services. They are designated employees and they have a responsibility to carry out that function, and as long as they are carrying out that function, which they are obligated to do, there should be no impairment of safety. When they fail to do that then there is the possibility that safety might be impaired to some extent.

• 1000

In that regard, Transport Canada has issued special instructions to compensate for the unpredictable strike actions of the radio operators. These special instructions, if followed through, should then provide a level of safety that is satisfactory. but I want to repeat, the obligation and the responsibility is on those operators who are designated to discharge prescribed duties, which is a bona fide agreement. I also want to point out that in effect they are in contravention of the law when they fail to do that. So if there is any impairment of safety, it occurs when the obligation and responsibility is not followed.

Mr. Fulton: Mr. Minister, I am sure you are aware that that jet aircraft, 737s flown by Canadian Pacific Airlines, have in fact been landing. I know for a fact that they have been

[*Traduction*]

fermé. J'ai atterri une fois alors qu'il y avait un Goose au bord de la piste. Nous avons atterri sous un nuage et j'ai parlé de cet incident à un de vos fonctionnaires. Il m'a répondu que cela était contraire à la sécurité. Notre avion était une heure en retard et il était impossible de savoir si les deux appareils étaient sur la même fréquence radio. Vendredi dernier, j'ai atterri au même aéroport et il y avait encore du brouillard. J'ai constaté que le seul véhicule de secours sur la piste était vide. Cela aurait pu également créer une situation dangereuse.

Donc, étant donné la position prise par le Conseil du Trésor et les renseignements que communique votre ministère, il semble que certaines circonstances, au moins si l'on s'en tient aux normes précédentes, ne permettent pas de prétendue à sécurité. Vu la situation très dangereuse révélée par tous ces accidents, près de 100 en Colombie-Britannique cette année, ne pensez-vous pas que nous avons un problème de sécurité aérienne? Rabaisse-t-on le niveau de sécurité en soumettant les opérateurs radio à des tensions indues ou à des horaires excessifs?

Quel est votre avis sur toute la situation, et particulièrement sur la sécurité?

M. Mazankowski: Monsieur le président, j'espère que le député n'essaie pas de faire croire que ces 100 accidents en Colombie-Britannique résultent du conflit des opérations radio.

M. Fulton: Non, ce n'est pas du tout ce que j'ai voulu dire.

M. Mazankowski: Je veux que ce soit bien clair. Votre question laissait planer quelque doute et c'est pourquoi j'ai voulu préciser.

L'administrateur des transports aériens voudra peut-être également dire quelques mots. Nous suivons la situation de près. Je tiens à vous signaler, monsieur, que les opérateurs radio sont tenus d'offrir certains services prescrits. En tant qu'employés désignés, ils doivent remplir leurs fonctions et tant qu'ils font ce qu'ils sont obligés de faire, la sécurité ne sera pas compromise. S'ils ne les remplissent pas, alors la sécurité peut être compromise jusqu'à un certain point.

A ce sujet, Transports Canada a publié des directives spéciales pour compenser les grèves imprévisibles des opérateurs radio. Si elles sont suivies, ces directives spéciales devraient assurer un degré satisfaisant de sécurité, mais je répète que l'obligation et la responsabilité incombent aux opérateurs désignés de remplir des fonctions prescrites, selon une convention conclue de bonne foi. Je dois signaler aussi que lorsqu'ils ne le respectent pas, ils contreviennent la loi. Donc, si la sécurité est compromise, ce ne peut être que lorsque ces obligations et ces devoirs ne sont pas remplis.

Mr. Fulton: Monsieur le Ministre, vous savez fort bien que les 737 de la Canadian Pacific peuvent atterrir. Je sais pertinemment qu'ils atterrissent à l'aéroport de Terrace sans

[*Text*]

landing at the Terrace airport without any radio communication with the ground. They are landing solely on meteorological data available from that airport, and that is the reason they have not been landing at Prince Rupert. I have now twice in the past three weeks landed at Terrace under conditions which I consider to be somewhat less than safe. I have spoken with personnel at the airport and have been informed that in their opinion the conditions were somewhat less than safe because there are aircraft operating in the air that have no way of knowing, particularly, when a jet is arriving off schedule. Certainly in one instance when I was flying it was more than an hour late and there was a Goose prepared to go onto the actual runway, it was coming off the skirting onto the main runway, and we landed at full speed, coming the other way on the runway. It is an extremely dangerous situation.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, are you suggesting that you have spoken to the captain of a jet 737, and he has admitted that he was operating at standards that are less than safe? Is that what you are suggesting to me?

Mr. Fulton: No, I am not suggesting that the captain thought that. But, for example, Mr. Minister, I can tell you . . . .

Mr. Mazankowski: Where are you getting your information from? The final responsibility as to whether an operation is safe or not rests in the hands of the captain in command, and that should not be forgotten. To that extent, we in Transport Canada have issued instructions which should be followed and, if adhered to, should provide an adequate level of safety to compensate for the unpredictable absence of the radio operators when they were on again and off the job, and I am talking about the designated people. Provided that those special instructions are adhered to and no unforeseen circumstances arise, and there are always unforeseen circumstances whenever anything moves, there should be no degradation of safety. If there is, in the opinion of the pilot in command, then he should not fly the aircraft, and he is the only one who makes that determination.

Mr. McLeish, who has been closely monitoring this situation, may want to elaborate further. But I want to make that point very, very clear because I do not think it is proper to have someone standing by to make a determination as to whether the flight operation was safe or unsafe.

Mr. Fulton: I am just saying, Mr. Minister, that it was a member of your own department who told me that in their opinion the landing of the aircraft on that particular day was somewhat less than safe. I mean, I did not speak to the operator of the jet. I would not be on the jet if I did not have some confidence in the pilot.

But the situation, certainly in northwestern British Columbia and in the Northwest Territories, has a much greater impact than anywhere in southern Canada. The difficulties being faced now . . . for example, I could not even get out of Terrace the day before yesterday. I had to drive another 250 miles to another airport to go out. Prince Rupert is closed, Terrace is closed. I mean, you gradually move until all of a sudden I am from the west coast of this country but I have to go to Alberta to fly back to Ottawa. It is really getting

[*Translation*]

aucune communication radio avec le sol. Ils se fient uniquement sur les données météorologiques fournies par l'aéroport, et c'est pourquoi ils n'atterrissent pas à celui de Prince Rupert. Depuis trois semaines, j'ai atterri trois fois à l'aéroport de Terrace dans des conditions que je considère au-dessous du seuil de sécurité. Des employés de l'aéroport m'ont dit qu'à leur avis les conditions n'étaient pas tout à fait sûres, car dans certains cas des avions en vol n'ont aucun moyen de savoir quand un avion à réaction arrive en avance ou en retard sur l'horaire. Une fois, l'avion dans lequel j'étais est arrivé avec plus d'une heure de retard et un petit avion Goose se préparait à entrer sur la piste d'atterrissage et il était juste au bord de la piste principale, et nous avons atterri à toute vitesse, de la direction opposée. C'est une situation extrêmement dangereuse.

M. Mazankowski: Monsieur le président, voulez-vous dire que vous avez parlé au capitaine d'un 737 et qu'il vous a dit que les conditions dans lesquelles il travaillait étaient au-dessous du seuil de sécurité? Est-ce celà que vous voulez me dire?

M. Fulton: Non, je ne veux pas dire que c'est ce que le capitaine pensait, mais, par exemple, monsieur le Ministre, je peux vous dire . . .

M. Mazankowski: D'où tenez-vous vos renseignements? C'est le capitaine qui décide en définitive si les conditions de vol sont sûres ou non, il ne faut pas l'oublier. A ce sujet, Transports Canada a émis des directives qui doivent être suivies et qui, si elles le sont, devraient assurer une sécurité suffisante pour compenser l'absence imprévisible des opérateurs radio, qui quittent et reprennent leurs fonctions sans préavis, je veux parler des employés désignés. Si ces directives spéciales sont suivies et si aucune circonstance imprévue ne se présente, ce qui est difficile à prévoir, la sécurité devrait être assurée. Si le pilote juge que celle-ci n'est pas suffisante, il ne devrait pas piloter son avion, et il est le seul à prendre cette décision.

M. McLeish, qui suit la situation de près, voudra peut-être ajouter quelque chose. Mais je tiens à ce que cela soit très clair, car il ne convient pas qu'une personne extérieure décide si les conditions de vol sont sûres ou non.

M. Fulton: Tout ce que je dis, monsieur le Ministre, c'est qu'un employé de votre propre Ministère m'a dit qu'à son avis, ce jour-là, l'avion a atterri dans des conditions qui étaient au-dessous du seuil de sécurité. Je n'ai pas parlé au pilote de l'avion; je n'y serais pas monté si je n'avais pas confiance dans le pilote.

Mais la situation est certainement plus grave dans le nord-ouest de la Colombie-Britannique et dans les Territoires du Nord-Ouest que partout dans le Sud du Canada. Les difficultés à l'heure actuelle . . . par exemple, avant-hier, je n'ai même pas pu partir de Terrace. J'ai dû me rendre en voiture à un autre aéroport, qui se trouve à 250 milles de là. L'aéroport de Prince-Rupert est fermé, celui de Terrace aussi; la situation s'aggrave à tel point que moi qui suis de la côte ouest du pays, je dois me rendre en Alberta pour revenir à Ottawa. La

[*Texte*]

ridiculous. I think that Treasury Board is obviously where it should be taken.

But I had a question on safety. The second question . . .

• 1005

Mr. Mazankowski: I simply want to respond to that part of the question if I may. I recognize that the impact of this disruption was felt greatly in the northern communities that perhaps depend to a larger extent upon air services than others.

The negotiations are continuing. They continued throughout yesterday and late into the evening. They are to resume again at 2.30 p.m. today. To report to you on the level of progress, I am unable to do that at this particular time, but the discussions are going on, and, in the meantime, there is an obligation and a responsibility on the part of the designated radio operators to carry out their prescribed functions.

The Chairman: Mr. McLeish.

Mr. W. M. McLeish (Administrator, Canadian Air Administration): Mr. Chairman, I think that the Minister really answered the question beautifully and there is nothing I could add except to say that allegations have been made on a number of occasions in the course of the disruption of services by the radio operators. Members of the group have claimed that unsafe practices have been indulged in. Each of these has been brought to our attention. We have investigated and we have been unable to support any of the allegations.

If you could give me the source of your information, I would be prepared to have this investigated as well.

Mr. Fulton: Well, I know that it is a fact because I checked with more than one source at the Terrace airport. There was no ground-to-air radio communication.

Mr. McLeish: Well, that in itself does not mean that the pilot was acting unwisely. It is quite feasible for nonradio operations to take place at uncontrolled airports and the carriers themselves are making alternate arrangements through their flight-following techniques. They have got their own radio which they use for flight following. And they are providing pilot reports on weather; they are providing altimeter readings from other aircraft that have been within the vicinity in a time period that makes this reasonable to do so.

So there are a number of procedures that the major carriers can undertake and they are doing so.

Mr. Fulton: All right. At this same airport, for example, Mr. Minister, I sent you a letter about ten days ago now regarding a situation in which Dr. Paul Woolacott, a 25-year physician in Kitimat, was coming in on the same CP air flight—not the same one I was on but the same route—was coming in and it was late at night, 11 o'clock at night. First of all, they made a pass over Terrace and then they set down at the Prince Rupert airport. Then they came back and made three surging attempts to land at the airport, finally came around and landed.

[*Traduction*]

situation devient ridicule. Je crois que c'est le Conseil du Trésor qui devrait maintenant se saisir de la question.

Maid j'avais une question à vous poser à propos de la sécurité. Ma deuxième question . . .

M. Mazankowski: Je vais d'abord répondre à cette partie de la question. J'admets que les conséquences de cette interruption du service se font sentir lourdement dans les localités du Nord qui dépendent sans doute plus des services aériens que les autres.

Les négociations se poursuivent. Elles se sont poursuivies toute la journée hier jusqu'à tard dans la soirée. Elles doivent reprendre aujourd'hui à 14 h 30. Je ne peux, pour le moment, vous faire rapport sur l'état des négociations, car les discussions se poursuivent et, dans l'intervalle, les opérateurs radio désignés sont obligés et tenus de remplir les fonctions prescrites.

Le président: Monsieur McLeish.

M. W. M. McLeish (administrateur, Administration canadienne des transports aériens): Monsieur le président, le Ministre a très bien répondu à la question, à mon avis, il n'y a rien à ajouter, sauf que pendant l'interruption des services par les opérateurs radio, toutes sortes d'allégations ont été faites. Des membres de ce groupe ont prétendu que les normes de sécurité n'avaient pas été respectées. Chacune de ces plaintes a été portée à notre attention. Après enquête, nous n'avons pu trouver de preuves à l'appui d'aucune de ces allégations.

Si vous voulez bien me fournir votre source de renseignements, je veux bien faire enquête là-dessus également.

M. Fulton: Eh bien, je suis sûr de ce que j'avance parce que j'ai vérifié cela auprès de plus d'une personne à l'aéroport Terrace. Il n'y avait pas de communications radio sol-air.

M. McLeish: Cela ne veut pas forcément dire que le pilote prenait des risques. Il est fort possible que des opérations autres que radio se fassent dans les aéroports non contrôlés et les transporteurs eux-mêmes prennent des dispositions d'urgence grâce à leurs techniques de surveillance des vols. Ils se servent de leurs propres radios pour surveiller les vols. Ils fournissent des bulletins météorologiques aux pilotes, ils leur transmettent les données altimétriques fournies par les autres avions qui se sont trouvés dans la même zone dans un délai raisonnable.

Un certain nombre de possibilités s'offrent donc aux grandes compagnies aériennes, qui ne manquent pas d'y avoir recours.

M. Fulton: Très bien. A propos du même aéroport, monsieur le ministre, je vous ai envoyé, il y a une dizaine de jours, une lettre au sujet d'une situation dans laquelle s'est trouvé le docteur Paul Woollacott. Ce médécin qui a pratiqué 25 ans à Kitimat était sur le même vol de CP Air, pas le même avion que le mien, mais le même itinéraire, et son avion est arrivé à l'aéroport tard dans la nuit, à 11 heures. du soir. Tout d'abord, l'avion a survolé l'aéroport de Terrace puis s'est dirigé vers l'aéroport de Prince-Rupert. Il est ensuite revenu et il a essayé trois fois d'atterrir à l'aéroport, il a fait un dernier tour et il a fini par atterrir.

[*Text*]

Dr. Woollacott immediately contacted me and informed me that on getting off the aircraft, he spoke with numerous personnel around the airport and discovered that the reason for the numerous passes and the difficulty in landing was in relation to the fact that the runway lights had never been turned on.

I do not question the intent of the pilot in a situation like that. Obviously, he was in a difficult situation. He wanted to land and without proper lighting—that airport is one of the most dangerous in Northern British Columbia to begin with.

I do not know whether that is a common situation but I did contact you because in 25 years of flying, Dr. Woollacott said that it was one of the most dangerous situations, certainly, he had ever been in. He had feared for his life and for the life of his family on the aircraft.

The Chairman: Your last question, Mr. Fulton.

Mr. Fulton: All right.

Mr. Mazankowski: Mr. Fulton, all I can say to you at this point in time is that that matter will be looked into and I will respond. As Mr. McLeish indicated earlier, any such incidents that are brought to our attention we will certainly clearly investigate and get an answer back to you.

Many of the allegations have been unfounded but we, I can assure you, investigate each and every one that is reported to us.

Mr. Fulton: All right. One final question, Mr. Minister, in relation to ELT's. I think we all know that there is a difficulty with the previous ELT's in terms of technical malfunctioning and other things.

I am just wondering, in relation to the enormous number of crashes, for example in British Columbia since we are talking about it right now—almost 100 this year—just exactly what the plan is by Transport Canada. I recognize that there is a directive out right now but that it is not being enforced.

I think we all know the dramatic lack of seach and rescue equipment on the whole north coast of British Columbia. I think the Minister has a copy of the report done by Mr. Skelly. There is a real need, when you have a limited amount of search and rescue equipment, to be able to locate the aircraft quite quickly because in many cases there are people on board who are hurt but who certainly, with proper hospitalization and care, could survive a crash. I wonder if there is some intent to enforce the directive your ministry has out at this time.

• 1010

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, Mr. Fulton, I certainly share your views and want to assure you the department, together with industry, is working very eagerly at the development of a suitable battery which would serve the needs of Canadian operations. I understand there have been some difficulties. I would like to ask Mr. McLeish to bring us up to

[*Translation*]

Le docteur Woollacott s'est immédiatement adressé à moi pour me dire que lorsqu'il a débarqué de l'avion, il s'est entretenu avec plusieurs employés de l'aéroport et il a découvert que si l'avion avait été obligé de survoler l'aéroport plusieur fois et avait eu de la difficulté à atterrir, c'était parce que les balises de la piste d'atterrissage n'avaient jamais été allumées.

Dans une telle situation, je ne mets pas en doute la sagesse du pilote. Manifestement, la situation était délicate. Il voulait atterrir mais sans éclairage suffisant... cet aéroport est de toute façon l'un des plus dangereux du nord de la Colombie-Britannique.

J'ignore si cette situation est courante, mais je vous l'ai signalée parce que le docteur Woollacott, qui prend l'avion depuis 25 ans, m'a dit que c'était l'une des situations les plus dangereuses dans lesquelles il s'était jamais trouvé. Il a craint pour sa vie et celle des membres de sa famille qui se trouvaient abord de l'avion.

Le président: Votre dernière question, monsieur Fulton.

M. Fulton: Très bien.

M. Mazankowski: Monsieur Fulton, tout ce que je peux vous promettre pour le moment, c'est que cette question sera étudiée et que je vous répondrai. Comme M. McLeish l'a dit tantôt, tous les incidents de ce genre qui sont portés à notre attention feront certainement l'objet d'une enquête et vous recevrez une réponse.

Beaucoup de plaintes ne sont pas fondées, mais je peux vous assurer que nous faisons enquête sur chacune de celles qui nous sont adressées.

M. Fulton: Très bien. Une dernière question, monsieur le ministre, au sujet des transmetteurs de repérage d'urgence. Nous savons tous que les anciens transmetteurs présentaient des problèmes techniques et autres.

Étant donné le nombre effarant d'écrasements d'avions, par exemple en Colombie-Britannique puisque nous en parlons maintenant, il y en a eu près de 100 cette année, quelles sont les intentions de Transports Canada? Je sais qu'une directive a été émise à ce sujet, mais elle n'est pas appliquée.

Nous sommes tous au courant de la pénurie grave d'équipement de recherche et de sauvetage sur la côte nord de la Colombie-Britannique. Je crois bien que le Ministre a un exemplaire du rapport de M. Skelly. Lorsque l'équipement de recherche et de sauvetage disponible est limité, il est nécessaire de pouvoir situer rapidement les avions car, bien souvent, il y a des blessés à bord qui auraient de bonnes chances de survivre grâce à des soins médicaux et à une prompte hospitalisation. Je voudrais bien savoir si le ministère compte mettre en application la directive qu'il a émise.

M. Mazankowski: Monsieur le président, monsieur Fulton, je suis tout à fait d'accord avec vous et je puis vous assurer que le ministère travaille en étroite collaboration avec l'industrie à la mise au point d'une batterie qui pourrait répondre aux besoins canadiens. Je sais qu'il y a eu des problèmes. Je vais

[*Texte*]

date on the current status of that and perhaps to comment on the matter of the directive as well.

Mr. McLeish: There is really no reason why an operator should not have an ELT with the substitute batteries in it today. The question of enforcement is an absolutely impossible task. There are some 19,000 small aircraft in the country which are supposed to be equipped with ELT's in accordance with the order. All the guidelines and directives were put out subsequent to the problem with the lithium batteries to revert to other types of batteries which give less performance but which will nevertheless provide a transmission for a short period of time and aid in location by search and rescue aircraft.

As we come across aircraft without ELTs on our inspections, we advise the operator he is not in compliance. I pick up the theme the Minister used in reference to your previous questions: it is really up to the owner and operator of the aircraft, and the pilot. He is responsible. If the ELT is not functioning and he has embarked on a flight plan where he needs the ELT, then I am sorry to say he is not compliant with the law. It is his responsibility. Those who fly without them are showing a lack of responsibility.

On when do we expect to have the lithium battery cells, we are pursuing that with the assistance of Industry, Trade and Commerce and the National Research Council, with industry, to attempt to speed up the whole process of acquiring reliable lithium cells so we can have the winter performance we require in this country. No stone is being left unturned.

The Chairman: Thank you, Mr. Fulton.

Mr. McDermid.

Mr. McDermid: Thank you, Mr. Chairman.

I would first of all like to put on record, Mr. Minister, a sincere thanks to the staff at Toronto International—the Toronto Centre—and especially to Walter Morris, who was the Chief there and who, as you are aware, was killed three weeks ago in a private accident. Walter was most co-operative with me, and I know with any other member who was interested in Toronto International Airport; a good friend to many of us. He was a dedicated civil servant. I just want the record to show, Mr. Chairman, that we will miss Walter in our area. Our sympathies go to his family.

The first thing I would like to ask—and probably through you, Mr. Minister, to Mr. McLeish—has a study ever been done on the economic importance of an airport to an area? My particular constituency is Brampton-Georgetown, as you are aware, and the location of the airport, of course, is very important to our industrial base. I wonder if anybody within your department—or if you are aware of any study taking a look at the economic impact of an international airport.

[*Traduction*]

demander à M. McLeish de nous faire part de l'état de la situation et de nous parler aussi de la directive.

M. McLeish: Il n'y a pas de raison aujourd'hui pour qu'un pilote n'ait pas de transmetteur de repérage d'urgence muni de batteries de rechange. Il est absolument impossible de faire respecter la directive. Il y a environ 19,000 petits avions au pays, qui sont censés être munis de transmetteurs de repérage d'urgence conformément au décret. Toutes les directives et instructions ont été émises à la suite des problèmes qu'on a connus avec les batteries au lithium, pour encourager l'utilisation d'autres genres de batteries qui sont moins durables mais qui permettent la transmission pendant une courte période et aident les avions de recherche et de sauvetage à localiser les avions en détresse.

Lorsque nous découvrons, au cours de nos inspections, un avion qui n'est pas muni de transmetteur de repérage, nous informons le propriétaire qu'il contrevient au règlement. Pour reprendre les propos du ministre au sujet de vos autres questions, il incombe au propriétaire ou pilote de l'avion de suivre ce règlement. C'est lui qui est responsable. Si le transmetteur d'urgence ne fonctionne pas et que le pilote s'engage dans un plan de vol où le transmetteur est nécessaire, tant pis pour lui, mais il enfreint la loi. Il est responsable. Ceux qui volent sans ces transmetteurs font preuve de manque du sens de la responsabilité.

Quant à savoir quand les batteries de piles au lithium seront mises en service, nous collaborons avec le ministère de l'Industrie et du Commerce et le Conseil national de la recherche ainsi qu'avec l'industrie pour accélérer si possible la mise au point de piles au lithium sûres qui permettront aux batteries de fonctionner dans les dures conditions de notre hiver. Nous ne négligeons aucune possibilité.

Le président: Merci, monsieur Fulton.

Monsieur McDermid.

M. McDermid: Merci, monsieur le président.

Tout d'abord, je voudrais faire consigner, monsieur le ministre, mes chaleureux remerciements au personnel de l'aéroport international de Toronto—le nœud de Toronto—et en particulier à M. Walter Morris, son directeur, qui comme vous le savez, a péri dans un accident d'avion privé il y a trois semaines. M. Morris m'a prodigué toute l'aide dont j'avais besoin, ainsi qu'à tous les autres députés qui s'intéressent à l'aéroport international de Toronto; c'était un vrai ami pour beaucoup d'entre nous et un fonctionnaire dévoué. Je tiens à faire consigner au compte rendu, monsieur le président, que M. Morris nous manquera dans notre région. Nous offrons nos sincères condoléances à sa famille.

La première chose que je voudrais demander, par votre intermédiaire, monsieur le ministre, à M. McLeish est la suivante: le ministère a-t-il fait une étude sur l'incidence économique d'un aéroport dans une région donnée? Ma circonscription est celle de Brampton-Georgetown, vous le savez bien, et la présence de l'aéroport est évidemment fort importante pour notre base industrielle. Je voudrais bien savoir si votre ministère ou un autre service a fait une étude, à votre

[*Text*]

Mr. McLeish: Mr. Chairman, yes, we have conducted studies at specific sites in conjunction with a site master plan. Such a study was conducted about two years ago at Ottawa International and at Winnipeg International. I am not aware of a recent study at Toronto. Studies along those lines were done almost ten years ago in connection with the planning at that time as to whether or not there should be expansion at Toronto International or there should be a new site. I would be quite prepared, though, to see what would be involved in updating such a study, if that is your wish.

• 1015

Mr. McDermid: Okay, I would find that most interesting. In Brampton and Georgetown, of course, and especially in Brampton, there is great interest in the international airport, and the fourth runway has always been a very contentious issue. I know you have had representation, I know the Minister has had representation, from the municipality on it.

There are some who would like to see the Toronto International move. This of course would be disastrous to our area on an economic basis. I just wanted to have a study to back up some of the remarks that I have been making. Actually, you can take that any way you want it.

I would like to talk about the third terminal for just a moment. I have always supported the improving of the ground facilities at Toronto International, including terminal facilities. I have discussed this matter with a number of people from the airport, and with pilots, with our particular staff at Toronto Centre, and with airport staff. One thing that came through loud and clear is that a third terminal maybe should be located on the other side of the airport, off Dixie Road, rather than congesting an area which is now heavily congested for Terminals 1 and 2. Has that ever been looked at, in your studies?

Mr. Mazankowski: Mr. McLeish.

Mr. McLeish: Mr. Chairman, the question of where to put additional terminals has been looked at on numerous occasions. The proposed site for the third terminal, for which the feasibility study has recently been completed, was a choice that was agreed to fully by the Province of Ontario, which of course has the responsibility for the roads and services leading up to the airport boundary, and it was felt by our own department, as well as the staff at Toronto International, to be the most practical location for a third terminal at this time. If we were to put a terminal on the west side it apparently would require extensive road work by Ontario, and Ontario feels that the whole area really should be frozen the way it is, and that they do not wish to embark further on it.

So, to summarize, I believe that the intended site is one that would be a good compromise for all the concerns of the province and ourselves, and I believe ultimately will not have the congestion that it may appear on the surface to have the potential for.

[*Translation*]

connaissance, sur l'incidence économique d'un aéroport international.

M. McLeish: Monsieur le président, oui, nous avons fait des études sur des sites choisis lors de l'établissement d'un plan d'ensemble. Une étude de ce genre a été faite il y a environ deux ans à l'aéroport international d'Ottawa et à l'aéroport international de Winnipeg. Pour autant que je sache, aucune étude n'a été faite récemment à Toronto. Des études de ce genre ont été faites il y a une dizaine d'années, alors qu'on s'est demandé s'il fallait agrandir l'aéroport international de Toronto ou s'il valait mieux en construire un autre. Je veux bien, cependant, voir s'il est possible de remettre à jour cette étude, si vous le souhaitez.

M. McDermid: Très bien, ce sera très intéressant. A Brampton et à Georgetown, mais surtout à Brampton, on s'intéresse beaucoup à l'aéroport international et la question de la quatrième piste d'atterrissage a suscité beaucoup de polémiques. Je sais que la municipalité a fait des démarches auprès du ministre à ce sujet.

Certains voudraient que l'aéroport international de Toronto soit déménagé. Bien entendu, cela serait désastreux pour l'économie de notre région. Je voudrais bien avoir une étude pour confirmer certaines de mes observations. En fait, vous pouvez interpréter cela comme vous le voulez.

Je vais parler un peu de la troisième aérogare. J'ai toujours été favorable à l'amélioration des installations au sol de l'aéroport international de Toronto, y compris des aérogares. J'en ai parlé avec des employés de l'aéroport, des pilotes et des employés de l'aérogare centrale de Toronto. Tous semblent souhaiter que la troisième aérogare soit située de l'autre côté de l'aéroport, près de Dixie Road, pour éviter d'aggraver les embouteillages déjà causés par les aérogares 1 et 2. Dans ces études, a-t-on envisagé cette possibilité?

M. Mazankowski: Monsieur McLeish.

M. McLeish: Monsieur le président, la question du choix de l'emplacement de l'aérogare a été étudiée à plusieurs reprises. Le choix de l'emplacement de la troisième aérogare, dont l'étude de faisabilité vient d'être terminée, a été approuvé sans réserve par la province d'Ontario, dont relèvent les voies d'accès et de service aux limites de l'aéroport et notre ministère, tout comme le personnel de l'aéroport international de Toronto, a jugé que c'était le site qui convenait le mieux pour la construction de cette troisième aérogare. Si nous construisions cette aérogare du côté ouest, il faudrait sans doute que l'Ontario construise de nombreuses voies d'accès, alors que cette province considère qu'il faut suspendre tous les travaux dans cette région pour le moment et ne veut pas engager de nouvelles dépenses.

Bref, je crois que le site proposé constitue un bon compromis pour la province et pour nous-mêmes et qu'on pourra éviter les embouteillages que certains craignaient.

[*Texte*]

Mr. McDermid: When a third terminal, or whatever, is built, would Terminal 1 then be closed down for renovations to bring it more up to date? I know that renovations are going on in there all the time, but it really is an unsatisfactory situation in terminal one. The waiting bays, et cetera, just were not built for the large aircraft of today, and although they have knocked out walls, et cetera, et cetera, it still is a relatively unconfortable type of operation, although the circular layout is not bad. It is an uncomfortable situation. Would you transfer your operations to the new terminal until you updated Terminal 1? Is that in the making?

Mr. McLeish: Mr. Chairman, I do not believe that we would be able to resolve the problem as easily as that, because at the present time, while we have had discussions with the carriers as to precisely what purpose the third terminal would serve, the general consensus appears to be that it should not be dedicated to any specific group of aircraft and that we should make the maximum use of all three terminals to accommodate the peak periods and peak days.

• 1020

I agree with you that there will be work going on, in the way of building modification, for years ahead in Terminal 1. We have a major task to cope with the air conditioning, with the improvement of pre-clearance and so on—many things; and some of these are going ahead on a progressive basis.

I would think that with regard to the third terminal's coming on line, the soonest that that could happen, based on the lead time to get the approvals, to get the design done and so on, we are looking at something that is at least three years away; but we would have accomplished many of the desired modifications in Terminal 1 by that time and certainly, if the opportunities afforded us, due to the possible general use of Terminal 3, then we could look at the possibility of curtailing the use of Terminal 1 for certain types of large-bodied aircraft which would help us speed up the whole process, if it were still needed at that time.

The Chairman: Your last question, Mr. McDermid.

Mr. McDermid: One final question, and I do not want to get into any great detail on this because I do understand the ramifications of the new radar set-up in Caledon and the problems that have been experienced there, but there is a misconception in our area that because you are operating on an experimental basis with the antenna in Caledon and have had problems on the experimental basis, that the radar protection in Toronto Centre is not adequate. I would like you to just explain briefly the radar protection in Toronto Centre and whether, in fact, it is adequate for safety purposes.

Mr. McLeish: Mr. Chairman, the question of the radar is one that we have been attempting to resolve for some time.

The radar, during certain climatic conditions, has cluttered, which makes it difficult for the controllers to obtain the resolution with respect to aircraft targets, and the controllers have got procedures spelled out in their manual of operations

[*Traduction*]

M. McDermid: Lorsque la troisième aérogare sera construite, fermera-t-on la première pour la remettre en état et la moderniser? Je sais que des rénovations sont en cours, mais cette aérogare n'est vraiment pas à la hauteur de la situation. Les salles d'attente et les autres installations n'ont pas été prévues pour les grands avions d'aujourd'hui et même si on a abattu des murs et fait d'autres travaux, cette aérogare n'est toujours pas très confortable, même si la disposition circulaire n'est pas mal pensée du tout. Cette aérogare n'est pas confortable. Transféreriez-vous vos services dans la nouvelle aérogare jusqu'à ce que l'aérogare numéro 1 soit modernisée? Est-ce bien ce qu'on prévoit?

M. McLeish: Monsieur le président, je ne crois pas que la solution soit aussi simple, parce qu'à l'heure actuelle, même si nous avons discuté avec les transporteurs de l'utilisation éventuelle de la troisième aérogare, tous semblent s'entendre pour dire que cette aérogare ne devrait pas être réservée à certains types d'avions et que nous devrions utiliser les trois aérogares au maximum pour faire face à la demande lors des périodes et des jours de pointe.

Je suis d'accord avec vous, les travaux de transformation de l'aérogare 1 vont prendre des années. La climatisation pose de gros problèmes ainsi que l'amélioration du contrôle sécuritaire, etc. Cela se fait progressivement.

Pour ce qui est de la troisième aérogare, on ne peut l'espérer, sachant le temps qu'il faut déjà pour obtenir les approbations voulues, les dessins, etc., avant trois ans; mais d'ici là bien des transformations nécessaires auront été apportées à l'aérogare 1 et si c'était possible, étant donné l'utilisation éventuelle de l'aérogare 3, nous pourrions envisager de moins utiliser l'aérogare 1 pour certains types de gros avions, ce qui nous permettrait d'accélérer tout le processus.

Le président: C'est votre dernière question, monsieur McDermid.

M. McDermid: D'accord, et je ne voudrais pas entrer dans trop de détails là-dessus car je comprends les ramifications des nouvelles installations radar à Caledon et les problèmes qu'on y a rencontrés, mais l'on semble croire dans notre rayon que puisque vous effectuez là des expériences sur l'antenne de Caledon, la protection radar au centre de Toronto laisse à désirer. Je voudrais simplement que vous expliquiez brièvement si en fait la protection radar au centre de Toronto suffit à la sécurité.

M. McLeish: Monsieur le président, la question des radars nous occupe depuis déjà un certain temps.

Il est arrivé en effet que le radar se soit brouillé suite à certains facteurs météorologiques, ce qui gênait le contrôleur dans l'établissement des positions des avions. Les contrôleurs ont dans leur guide des méthodes qu'ils connaissent bien et

[*Text*]

which they are well acquainted with and which they use whenever it is necessary to change the flow control of aircraft approaching Toronto. This poses extra work for controllers but while it does not really make it a less safe operation, it does affect the reliability of service.

The new radar, which we expect will improve the images provided to the controllers during inclement conditions, has had problems coming on line. I am not, at this moment, up to date on the debugging of that system but I can get the answer for you and provide it to your office at the first opportunity.

Mr. McDermid: Thank you, Mr. Chairman.

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

Mr. Deniger.

Mr. Deniger: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Minister, let us talk about car rental policy.

The 1976 policy of Transport Canada had three categories of companies that could bid and could occupy airports: open, domestic and local. Why have you found it necessary to change the "domestic" definition in your October 1979 policy?

Mr. Mazankowski: First of all, we have continued the three categories, domestic, open and local. We have modified the definition of a domestic operator and we did so to bring it in line with other existing definitions that appear in other statutes and legislative forms within the Goverment of Canada. We felt that it was somewhat inconsistent to attempt to define a domestic operator on the basis of a symbol or a trademark, which there was no precedent for in any other area. So we chose to use a Canadian definition which is consistent with the Foreign Investment Review Act, with the Income Tax Act, with the Bank Act, and even with respect to the air carrier regulations, the definition having regard to the ownership . . .

• 1025

Mr. Deniger: If I may interject, Mr. Chairman. Trademark was not the key to the domestic classification. Indeed, as mentioned in your own press release,—by the way, the term does not exist anymore in your policy—domestic was open to parties who conducted at least 50 per cent of their total volume of business under a particular name and style in Canada. That gave a distinct advantage to Canadian companies. Your policy basically opens it up so that companies like Hertz, Avis, Budget, Thrifty, Dollar, which are American companies, notwithstanding who might own the franchise, can now bid at airports and remove Canadian-owned companies, Canadian operated companies. Now I can understand, Mr. Minister, that you want to be consistent in the definition of Canadian with other legislation, but this is not legislation; these are regulations and they apply to one basic very local, very identified aspect—counters at airports. Now, is it not your belief that by basically eroding or taking away even the term "domestic", foreign car rental systems will basically beat out Canadian companies?

[*Translation*]

qu'ils utilisent dès que nécessaire pour modifier les éléments de contrôle des avions s'approchant de Toronto. Cela leur donne plus de travail mais cela ne nuit pas à la sécurité, c'est moins fiable, voilà tout.

Le nouveau radar qui, nous l'espérons, donnera de meilleures images aux contrôleurs quand les conditions climatiques sont mauvaises, semble poser quelques problèmes au départ. Je ne sais pas exactement quelle est la situation aujourd'hui mais, si vous voulez je pourrais communiquer ces renseignements sans délai à votre bureau.

M. McDermid: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci bien, monsieur McDermid.

Monsieur Deniger.

M. Deniger: Merci, monsieur le président. Monsieur le ministre, parlons maintenant de location de voitures.

La politique de Transports Canada en 1976 comportait trois catégories de sociétés qui pouvaient soumissionner pour s'installer dans les aéroports: ouverte, nationale et locale. Pourquoi avez-vous jugé nécessaire de changer la définition «nationale» dans votre politique d'octobre 1979?

M. Mazankowski: Tout d'abord, nous avons retenu les trois catégories, nationale, ouverte et locale. Si nous avons modifié la définition de la catégorie nationale, c'est pour qu'elle corresponde mieux aux définitions contenues dans d'autres lois et règlements du Gouvernement canadien. Nous avons estimé qu'il était un peu illogique d'essayer de définir une compagnie nationale en fonction d'un symbole ou d'une marque, alors qu'il n'y avait de précédent dans aucun autre domaine. Nous avons donc choisi d'utiliser une définition canadienne uniforme à celle de la Loi sur l'examen de l'investissement étranger, la Loi de l'impôt sur le revenu, la Loi sur les banques, et même les règlements relatifs aux transporteurs aériens; cette définition a trait au propriétaire . . .

M. Deniger: Monsieur le président, excusez-moi, mais je dois intervenir. La classification nationale ne dépendait pas de la marque déposée. Par contre, quand vous avez dit dans votre communiqué de presse—et je tiens à souligner en passant que le mot «national» n'existe plus dans votre politique—la classification nationale comprenait les sociétés qui faisaient au moins 50 p. 100 de leur chiffre d'affaires sous un nom et un style particuliers au Canada. De cette façon, les sociétés canadiennes avaient un net avantage. Votre nouvelle politique permet aux sociétés comme par exemple Hertz, Avis, Budget, Thrifty, et Dollar, des sociétés américaines, indépendamment de la citoyenneté du propriétaire de la concession, de soumissionner maintenant aux aéroports et remplacer des sociétés appartenant à des canadiens, des entreprises exploitées par les Canadiens. Je comprends, monsieur le ministre, que vous voulez que votre définition de ce qui est canadien soit conforme aux autres lois, mais il ne s'agit pas ici d'une loi; il s'agit d'un règlement qui s'applique à un aspect fondamental très précis et très bien identifié: les comptoirs aux aéroports. Or, ne croyez-vous pas qu'en limitant et même en éliminant le mot «national» les

[*Texte*]

Mr. Mazankowski: Mr. Deniger, surely you are not suggesting that any enterprise that is associated with a franchise, but a franchise of another country, should be considered as not Canadian? Surely every automobile dealer and Kentucky Fried Chicken outlet would be considered as non-Canadian.

Mr. Deniger: I am glad you raised that because that is not a good example; my father also was a car dealer, and there is a big difference. Let me give you the difference if you are interested. First of all in the car business there is no Canadian competition; they are all American or they are Japanese. But in this instance, for example, when you are comparing American car rental companies like Avis, Hertz and Budget, the logo, the trademark is something which the foreign person, who flies into Canada is more familiar with, so right away they are in a better competitive position to cater to 100 per cent of the market at airports, while the Canadian companies can only cater to 70 per cent.

Also, foreign competitors will basically eliminate their domestic competition. Very often, even in Canada, multinationals have no other choice because they get directives from their head office in New York or Los Angelos, Houston or Texas, wherever to deal with Avis, Budget or whatever. So I just simply cannot accept your policy; also I cannot accept the fact that you waited so long to put into effect. Two months before the new policy has come together you do not really give a chance to Canadian companies to really go back to you and present their case.

When you sought advice this summer from the car rental industry, the Canadian companies did not talk about the definition of "domestic" because if there is something they agreed with in the old policy, it was precisely that. I cannot understand really why you did that. Are you willing at least—because it would appear now that it is too late, I think; they have to present their tenders by November 23—to consider if indeed a Canadian company wins, mind you, now that Dollar and Thrifty are in and the way you have your definition, Budget, Avis, Hertz, Dollar, Thrifty will all be considered Canadians—but indeed if Tilden or Holiday or Host, a truly Canadian company gets it, are you willing to consider giving them first counter choice at the airports?

Mr. Mazankowski: Well the policy has been established. The member criticizes me for taking so long in developing the policy; one of the reasons it took me so long is the fact that I consulted with all components of the car rental industry and, after due consideration of all the facts and the representations that were made thereto, I have come up with a policy and I think it is a good one. One of the major differences is that the bids will be conducted on an airport by airport basis. We are using a Canadian definition and quite frankly the potential for Canadian operators on each airport is four rather than two

[*Traduction*]

entreprises étrangères de location de voitures vont éclipser les sociétés canadiennes?

M. Mazankowski: Monsieur Deniger, vous ne prétendez sûrement pas que toute entreprise associée à une concession, mais une concession à propriété étrangère, doit être considérée comme non canadienne? Alors, tout concessionnaire d'automobile ou toute Villa du poulet Kentucky serait considéré comme non canadien.

M. Deniger: Je suis content que vous ayez donné cet exemple parce qu'il n'est pas bon: mon père était concessionnaire d'automobiles aussi, et il y a une grande différence. Permettez-moi de vous souligner la différence, si cela vous intéresse. Premièrement, il n'y a pas de concurrence canadienne dans l'industrie automobile; il n'y a que des Américains et des Japonais. Mais dans ce cas, par exemple, lorsque vous comparez les sociétés américaines de location de voiture comme Avis, Hertz et Budget, le voyageur étranger venant au Canada en avion connaît mieux leurs marques déposées, leurs noms; ces sociétés sont tout de suite favorisées du point de vue concurrence pour des servir 100 p. 100 du marché aux aéroports, tandis que les sociétés canadiennes ne peuvent en desservir que 70 p. 100.

Ainsi, les concurrents étrangers éliminent presque leur concurrence canadienne. Il arrive très souvent, même au Canada, que les représentants des multinationaux n'ont aucun choix, puisque leur siège social à New York, Los Angeles, Houston au Texas, et ainsi de suite, leur disent d'utiliser Avis, Budget ou une de ces sociétés. Je ne peux donc pas accepter votre politique; je ne peux également pas accepter le fait que vous ayez attendu si longtemps pour la mettre en vigueur. Deux mois avant l'entrée en vigueur de la nouvelle politique, vous n'avez même pas donné aux sociétés canadiennes la possibilité réelle de venir vous présenter leurs points de vue.

Cet été, quand vous avez demandé des conseils de l'industrie de location de voitures, les sociétés canadiennes n'ont même pas parlé de la définition de «national», puisque dans toute l'ancienne politique, c'était une chose qu'ils acceptaient sans réserve. Je ne comprends réellement pas pourquoi vous ayez fait ces changements. Je crois qu'il est maintenant trop tard, puisqu'ils doivent soumissionner avant le 23 novembre. Mais êtes-vous au moins disposé à accepter que si une société canadienne gagne—et n'oubliez pas qu'il y a maintenant Dollar et Thrifty et d'après votre définition Budget, Avis, Hertz, Dollar et Thrifty seront tous considérés des Canadiens—êtes-vous prêt à accepter la possibilité d'offrir le premier choix des comptoirs aux aéroports à Tilden, Holiday, ou Host, si une de ces sociétés réellement canadiennes gagnent?

M. Mazankowski: Eh bien! la politique est en place. Le député me critique d'avoir pris si longtemps à mettre ma politique au point; une des raisons du retard est le simple fait que j'ai consulté tous les éléments de l'industrie de location de voitures, et après une étude de toutes les données et instances qu'on m'a faites à ce sujet, j'ai formulé une politique que je trouve bonne. Une des différences importantes est le fait que les soumissions se feront à chaque aéroport séparément. Nous utilisons une définition de Canadien et, franchement, les exploitants canadiens ont maintenant la possibilité à chaque

[*Text*]

under the old system, because you have three Canadians and one local and I am sure the local one would be a Canadian. So we are in a better position and we are consistent. We are consistent in applying a Canadian definition, not the mickey-mouse kind of definition the honourable member is suggesting.

• 1020

Mr. Deniger: I beg to differ, Mr. Minister. First of all, the local car-rental company can not be any other than Canadian because he has to be from that site himself. So it is going to be a Montreal local guy for Montreal; it is going to be a Toronto local person for Toronto; and Calgary, and so on and so forth.

Mr. Mazankowski: So you are going to have four Canadians . . .

Mr. Deniger: In your definition, you are going to have at least six Canadians, because they are all Canadians: Hertz is Canadian; Budget is Canadian; Avis is Canadian. Your own government policy, Mr. Minister, when you look at the ads, says, shop Canada, shop Canadian; and you are basically doing the exact contrary with your own policy.

I agree fully we should have an airport-by-airport bid. I think that is a good part of your policy. That is positive. But I cannot agree with your changes in the definition.

Have you really thought about this to a point where you might have at, say, Toronto Airport, Hertz, Avis Leasing, Budget, Thrifty, Dial-a-Car, and a local person, and not have Holiday, not have Tilden?

Mr. Mazankowski: Are you suggesting the franchise operators of Budget Rent-a-Car are not a Canadian operation? Is that what you are suggesting?

Mr. Deniger: I understand what you are saying, Mr. Minister. It will not work. There is a big difference between being the franchisee . . .

The Chairman: Your last question.

Mr. Deniger: Yes, thank you, Mr. Chairman. There is a big difference between being the owner of a franchise and the franchise itself. Once you incorporate yourself, you become a moral person; and that franchise will give part of its benefits to the Americans, will indeed have to pay a commission to the Americans, will have to file a report to the Americans, will have to do all sorts of stuff which a Tilden franchisee or a Holiday franchisee will not.

I understand, you were a car dealer. So was my father. And I would have objected if—indeed, for car dealerships I would making the same representation. But you are comparing apples and oranges. What we are facing now is one specific thing. It is a policy which applies only to car-rental companies at Canadian airports. You are not being Canadian in this way, and it is going against your own policy.

Mr. Mazankowski: Quite frankly, Mr. Chairman, the definition the honourable member seems to be supporting, which

[*Translation*]

aéroport d'avoir quatre comptoirs plutôt que les deux permis sous l'ancien système, étant donné qu'on prévoit trois sociétés canadiennes et une société locale, et je suis sûr et certain que la société locale serait canadienne. Nous sommes donc mieux placés et nous avons respecté l'uniformité. Nous mettons en application une définition canadienne uniforme, et non le genre de définition puérile proposée par l'honorable député.

M. Deniger: Je m'inscris en faux, monsieur le ministre. Premièrement, la société locale de location de voitures ne peut être que canadienne étant donné qu'elle doit être de l'endroit. A Montréal il s'agira donc d'un Montréalais, à Toronto, d'un Torontois, et à Calgary, ce sera la même chose, et ainsi de suite.

M. Mazankowski: Vous aurez donc quatre Canadiens . . .

M. Deniger: D'après votre définition, il y aura au moins six Canadiens, puisque tout le monde est canadien: Hertz est canadien; Budget est canadien; Avis est canadien. D'après votre propre politique gouvernementale, monsieur le ministre, d'après vos propres annonces, il faut acheter au Canada, acheter canadien; par cette politique vous faites exactement le contraire.

Je suis tout à fait d'accord qu'il faut inviter des soumissions pour chaque aéroport séparément. Cet aspect de votre politique me semble très bon. C'est très positif, mais je ne puis absolument pas approuver votre modification de la définition.

Est-ce que vous avez réellement considéré la possibilité qu'à l'aéroport de Toronto, par exemple, on pourrait se retrouver avec Hertz, Avis, Budget, Thrifty, Dollar et une société locale, sans Holiday ni Tilden?

M. Mazankowski: Prétendez-vous que les exploitants des concessions de Budget Rent-a-Car n'ont pas des exploitations canadiennes? Est-ce bien ce que vous prétendez?

M. Deniger: Je comprends ce que vous dites, monsieur le ministre, mais cela ne marchera pas. Il y a une grande différence entre un concessionnaire . . .

Le président: C'est votre dernière question.

M. Deniger: Oui monsieur le président, merci. Il y a une grande différence entre le propriétaire de concession et la concession elle-même. Une fois qu'on se constitue en société, on devient une personne morale; la concession doit donner une part des profits aux Américains, doit même payer une commission aux Américains, doit déposer un rapport chez les Américains, doit faire toutes sortes de choses que le concessionnaire de Tilden ou de Holiday n'est pas obligé de faire.

Je sais que vous étiez concessionnaire d'automobiles. Mon père aussi. Et je me serais opposé si—enfin, j'aurais dit la même chose à propos des concessions d'automobiles. Mais vous êtes en train de comparer des pommes à des oranges. Nous sommes saisis ici d'une chose bien précise. C'est une politique qui s'applique uniquement aux sociétés de location de voitures aux aéroports canadiens. Vous n'agissez pas en bon Canadien, et vous contredites vos propres politiques.

M. Mazankowski: En toute franchise, monsieur le président, la définition que semble appuyer l'honorable député, définition

[*Texte*]

was developed by the former administration, would not have worked in this particular location.

Mr. Deniger: You admitted it yourself in your own statements, Mr. Minister.

Mr. Mazankowski: Well, if he does not want me to answer the question, give him a little more time. He has not made any sense up to this point in time, and I am sure if you give him a little more . . .

Mr. Deniger: Your position is undefendable.

The Chairman: Thank you, Mr. Deniger. I will put you down for a second round if there is time.

I wonder if I might have Mr. Lapointe, followed by Mr. Reid.

M. Lapointe: Monsieur le président, je trouve quelque peu étonnant d'entendre le ministre dire que nos questions n'ont aucun sens lorsque nous tentons d'obtenir des renseignements. Probablement qu'au cours des consultations que le ministre a eues avec les compagnies d'automobiles, et les aéroports, il a oublié de consulter Tilden et d'autres compagnies canadiennes.

Mais j'aimerais plus particulièrement, monsieur le président, poser des questions au sujet de Nordair, dont la situation semble devenir de plus en plus confuse. Au mois d'août, le ministre annonçait avec grand fracas qu'il prendrait une décision très rapidement et qu'à la fin de septembre toute cette question serait réglée pour le plus grand bien des Canadiens. On est maintenant au milieu de novembre et on ne sait pas encore si la décision sera prise avant la fin de l'année. Alors, j'aimerais que le ministre fasse un tour d'horizon de cette question-là. Pour autant que je puisse analyser les informations qui nous parviennent par la voie des journaux, il semble à l'heure actuelle qu'il y a quatre groupes intéressés à acheter Nordair, à savoir le groupe Lizotte, Gagnon & Caisse d'entraide, Makivik, y compris d'autres compagnies d'Ottawa; il y a le groupe Hamel de Québecair associé aux Caisses populaires et le groupe Great Lakes Airlines associé à Laidlaw. Finalement une nouvelle offre est parvenue, je crois, hier ou avant-hier au bureau du ministre, celle de EPA associé à Algoma Central Railways de Sault-Ste-Marie, et un groupe d'hommes d'affaires du Québec. Alors, j'aimerais savoir si ce sont les seuls acheteurs potentiels à l'heure actuelle et si le ministre entend, à un moment donné, utiliser son autorité pour qu'on ait dans l'Est du Canada un transporteur régional qui puisse faire une concurrence à peu près équivalente à celle des transporteurs nationaux, afin de permettre une certaine rationalisation des vols dans l'Est du Canada, à savoir l'Ontario, le Québec et les provinces Maritimes. Est-ce que le ministre est convaincu de la nécessité d'un transporteur régional de l'Est important? Ma crainte, monsieur le ministre, étant donné ce grand nombre de clients potentiels ou d'acheteurs potentiels, est qu'on se retrouve dans quelques années avec ce que souhaitent, je pense, et le gouvernement du Québec et le gouvernement de l'Ontario, c'est-à-dire avec un Air Québec, un Air Ontario et un Air Maritimes ou quelque chose du genre. Je pense qu'il serait extrêmement dommageable, pour les utilisateurs et pour les financiers qui s'engageraient dans une telle aventure, de faire encore éclore les lignes aériennes plutôt que de les rassembler. Est-ce que le ministre va utiliser son autorité

[*Traduction*]

mise au point par l'ancienne administration, n'aurait pas fonctionné dans ce contexte-ci.

M. Deniger: Monsieur le ministre, vous l'avez avoué vous-même dans vos propres déclarations.

M. Mazankowski: Ma foi, s'il ne veut pas que je réponde à sa question, donnez-lui un peu plus de temps. Tous ses propos, jusqu'à présent, n'ont aucun sens, et je suis sûr que si vous lui laissez un peu plus de . . .

M. Deniger: Vous ne pouvez défendre votre position.

Le président: Merci, monsieur Deniger. Je vous inscrirai pour le deuxième tour s'il nous reste assez de temps.

Je donne maintenant la parole à M. Lapointe, puis à M. Reid.

Mr. Lapointe: Mr. Chairman, I am a little surprised to hear the Minister say that our questions do not make sense when we are merely trying to obtain information. No doubt in his consultations with car rental companies and airports, the Minister forgot to consult Tilden and the other Canadian companies.

But, Mr. Chairman, I would rather ask questions about Nordair, whose situation seems to becoming more and more confused. In August, the Minister announced with great fanfare that he would make a decision in the near future, and that by the end of September the whole question would be resolved to the best advantage of Canadians. Here we are now in the middle of November and we still do not know if the decision will be made for end of the year. So I would like the Minister to give us a quick run-through of that issue. As far as I can tell from what we read in the newspapers, it seems that there are now four groups interested in buying Nordair: first, the Lizotte, Gagnon and Caisse d'entraide, Makivik group which includes other Ottawa companies; the Hamel Québecair group, associated with the Caisses populaires; and the Great Lakes Airlines group, associated with Laidlaw. Finally, I believe a new offer was received by the Minister's office yesterday or the day before from the EPA, associated with the Algoma Central Railways of Sault-Ste-Marie and a group of businessmen from Quebec City. I would like to know if these are the only potential buyers at the present time and whether the Minister intends at some point to use his authority so that we in eastern Canada will have a regional carrier capable of competing on an even footing with the national carriers, thus allowing a certain rationalization of flights in eastern Canada, that is in Ontario, Quebec, and the Maritime Provinces. Is the Minister convinced of the necessity of a regional carrier for the East, which is important? Given the numerous potential customers or potential buyers, I am afraid, Mr. Minister, that in a few years we are going to end up with what I think both the governments of Quebec and Ontario want, that is an Air Quebec, an Air Ontario and an Air Maritimes, or something like that. I think it would be extremely prejudicial to both the users and those financing this type of venture if the airlines were split up even more instead of brought together. Is the Minister going to use his authority to bring all of these people together at the same table and tell them; "Listen, I am the Minister of Transport for Canada, and either you agree or else I am going to keep that company within Air Canada."?

[*Text*]

pour asseoir tous ces gens-là à la même table et leur dire: «Écoutez, je suis le ministre des Transports du Canada et vous allez vous entendre ou bien je vais la garder au sein d'Air Canada, cette compagnie-là.»?

• 1035

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, Mr. Lapointe, I do regret that I was unable to fulfil my commitment to come up with a decision by the end of September. One of the reasons I was unable to do so is that the proposals in my hands at the time I assumed the ministry were under evaluation, and a number of the groups that were involved wanted to submit modifications and amendments to their original proposals. I proceeded to entertain those modifications, and those who did not solicit that opportunity are being informed that we are entertaining modifications of the original proposals from some, thus giving all interested parties the same opportunity. We put a deadline of, I believe, October 12 or 15 to have those submissions made. That is including the one that appears in the press this morning. We have since, Mr. Lapointe, been evaluating the proposals and the submissions with my departmental officials, and I hope I will be in a position within the next week to 10 days to bring a recommendation to Cabinet.

I have to say that there are more than the four to which you alluded. I think Mr. Lapointe will appreciate that I do not want to elaborate on the details of each respective proposal. Suffice it to say that a number of considerations will have to be taken into account: the matter of financial and managerial integrity; the matter of financial and managerial integrity; the matter of ensuring that the services now provided, particularly to the isolated areas, continue to be provided. We would hope there would be some reasonable equity of investment to reflect the area in which Nordair operates. I am not looking at the privatization of Nordair as a panacea for rationalizing the regional air carriers. I agree with the hon. member; I would think it would be less than desirable to end up with an Air Quebec, an Air Ontario and an Air Maritimes. I can certainly support that and I can assure him that we are not supporting any move to see that it happens.

The former government, Mr. Chairman, indicated that a decision on the future of Nordair would be taken by November of 1979. I am not sure whether I can have this matter resolved within that time frame but I can assure the hon. member and other members of the Committee that we are actively working on it. I realize and appreciate the sensitivity of this, and I welcome any positive advice or wisdom from members of this Committee, and from other members of Parliament. I think it is important from the standpoint of the future of regional air service in this country, it is important from the standpoint of preserving the integrity of Nordair, it is important from the standpoint of providing some reasonable assurance to the employees of Nordair, who, I am sure, have been cast in a state of apprehension and anxiety over what the future of their particular airline holds.

[*Translation*]

M. Mazankowski: Monsieur le président, monsieur Lapointe, je regrette infiniment de n'avoir pu tenir ma promesse de prendre une décision pour la fin du mois de septembre. Une des choses qui m'a empêché de ce faire, c'est que les soumissions reçues au moment où je suis entré en fonctions au ministère étaient à l'étude, et plusieurs des groupes en question voulaient présenter des modifications et des retouches à leurs soumissions originales. J'ai offert de discuter ces mofidications, et nous informons maintenant ceux qui n'ont pas cru bon de profiter de cette occasion que nous étudions maintenant des modifications aux soumissions originales de la part de certains soumissionnaires, et que toutes les parties intéressées peuvent profiter de la même occasion. Je crois que nous avons fixé un échéancier du 12 au 15 octobre pour ces soumissions, y compris la soumission mentionnée ce matin dans les journaux. Depuis, monsieur Lapointe, nous nous sommes mis à l'étude des soumissions avec les hauts fonctionnaires de mon ministère, et j'espère être en mesure, d'ici une huitaine ou une dizaine de jours, de faire une recommandation au Cabinet.

Je dois ajouter qu'il y a plus que les quatre soumissions dont vous avez parlé. Je crois que M. Lapointe comprendra que je ne veux pas donner les détails de chaque soumission. Qu'il suffise de dire qu'il faudra tenir compte de maints facteurs: la question de l'intégrité du point de vue finance et gestion; la question d'assurer que les services fournis maintenant surtout aux régions éloignées, continuent à être offerts. Nous espérons qu'il y aura des investissements équitables qui reflètent de façon raisonnable la région à l'intérieur de laquelle fonctionne Nordair. Je ne compte pas que la privatisation de Nordair soit une panacée pour rationaliser les transporteurs aériens régionaux. Je suis d'accord avec l'honorable député; il serait certes peu souhaitable de se retrouver avec un Air Québec, un air Ontario, un Air Maritimes. Je suis tout à fait d'accord là-dessus, et je puis l'assurer que nous n'appuyons aucune mesure prise en vue de cette possibilité.

Monsieur le président, l'ancien gouvernement disait qu'une décision sur l'avenir de Nordair serait prise avant la fin novembre 1979. Je ne suis pas certain de pouvoir résoudre cette question dans ce délai, mais je peux assurer l'honorable député ainsi que les autres membres du Comité que nous y travaillons actuellement. Je comprends que cette question est fort délicate, et j'invite tout conseil positif de la part des membres du Comité ainsi que des autres députés. C'est une question importante pour l'avenir du service aérien régional dans ce pays, pour la préservation de l'intégrité de Nordair, et aussi pour la sécurité d'emploi des employés de Nordair; je suis sûr que ces employés ont été mis dans un état d'appréhension et d'anxiété quant à l'avenir de leur ligne aérienne.

[*Texte*]

• 1040

The Chairman: Your last question.

Mr. Lapointe: Mr. Chairman . . . my last question?

The Chairman: You are almost out of time.

M. Lapointe: Monsieur le président, je suis heureux de constater que le ministre reste convaincu de la nécessité de réorganiser ou de rationaliser le système aérien dans l'Est et je comprends qu'il y ait plusieurs considérations dont il doit tenir compte, des considérations financières, et ce qui concerne le service aux régions isolées ou le retour sur l'investissement. Est-ce que dans ces considérations, il tiendra compte de la situation économique particulière du Québec qui, comme nous l'a mentionné le ministre de l'Expansion économique régionale il y a deux jours, se détériore constamment depuis assez longtemps? Est-ce qu'il tiendra compte de l'absence de francophones à l'heure actuelle dans la plupart des compagnies aériennes majeures au Canada et est-ce qu'il pourra exiger des acheteurs éventuels que le siège social de la compagnie demeure au Québec? C'est une première question.

Une deuxième question, monsieur le président. On a su également que le ministre avait nommé un comité de conseillers composé de trois personnes pour lui déblayer le terrain concernant cette question assez difficile. J'aimerais savoir s'il est exact que M. Michael Cochrane, le vice-président de Massey-Ferguson Industries Limited est un des trois conseillers que le ministre a choisi. Tout le monde sait que Massey-Ferguson est la propriété du groupe Argus Corp. Ltd. mais j'aimerais savoir si le ministre sait également que l'un des directeurs de Argus Corp. Ltd., M. Jackman, est aussi propriétaire de 16 p. 100 des actions de Algoma Central Railway de Sault-Ste-Marie.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, in dealing with this particular issue, I have chosen to use my influence to pursuade rather than to dictate and, to that end, I have met with every group that has expressed an interest in acquiring the assets of Nordair. I have had discussions with the Province of Ontario and I have had discussions with the Province of Quebec and the former Minister of Transport and we are, again, in the process of setting up a further meeting with representatives of the government of Quebec. So, I think, rather than the Minister of Transport outlining an edict as to which way this thing is going to go, I would rather work it out such that there is some degree of understanding in terms of fulfilling some of the objectives which I think you and I agree upon.

In so far as the advisors to whom the member has referred, I have, since I assumed the office of Minister of Transport, sought and received outside advice and assistance on a whole host of matters, and the group to which the honourable member refers is somewhat inaccurate in that one of the individuals per se has never been involved in any discussions regarding the future of Nordair. I have had his services in the area of developing a new air policy, but in so far as Mr. Cochrane is concerned—he is a former vice-president of Air Canada, a very highly regarded business professional and—from the standpoint of looking at some of the areas in strictly a

[*Traduction*]

Le président: C'est votre dernière question.

M. Lapointe: Monsieur le président . . . ma dernière question?

Le président: Votre temps est presque écoulé.

Mr. Lapointe: Mr. Chairman, I am pleased to see that the Minister is still convinced of the need to reorganize or rationalize the air system in the east; I realize there are many factors that he must take into account; financial factors, service to isolated areas, and return on investment. Amongst these factors, will he take into account the special economic conditions in Quebec, which, as the Minister of Regional Economic Expansion mentioned to us two days ago, has been constantly deteriorating for quite a while? Will he take into account the present absence of French speakers in most of the major airline companies in Canada, and can he demand that the potential buyers locate their company's head office in Quebec? That is the first question.

A second question, Mr. Chairman. We also learned that the Minister had appointed a three person advisory committee to help him clear the gound as far as this fairly difficult issue is concerned. I would like to know if it is true that Mr. Michael Cochrane, Vice-President of Massey-Ferguson Industries Limited, is one of the three advisors chosen by the Minister. Everyone knows that Massey-Ferguson owns the Argus Corporation Limited group, but I would like to know if the Minister is also aware of the fact that one of the directors of the Argus Corporation Limited, Mr. Jackman, is also a 16 per cent shareholder in the Algoma Central Railway of Sault-Ste-Marie.

M. Mazankowski: Monsieur le président, pour traiter de cette question particulière, j'ai décidé d'utiliser mon influence pour persuader plutôt que pour dicter; à cette fin, j'ai rencontré tous les groupes qui ont exprimé l'intérêt d'acquérir l'actif de Nordair. J'ai eu des entretiens avec la province de l'Ontario et la province de Québec ainsi qu'avec l'ancien ministre des Transports; à l'heure actuelle, nous sommes en train d'arranger une deuxième réunion avec les représentants du gouvernement du Québec. Je préfère donc, en tant que ministre des Transports, m'abstenir d'émettre un édit sur le sort éventuel de Nordair; je préfère faire en sorte qu'on parvienne à s'entendre à l'amiable sur la façon d'atteindre certains des objectifs sur lesquels nous sommes, je crois, d'accord.

Pour ce qui est des conseillers dont le député a parlé, depuis que je suis entré en fonction comme ministre des Transports, j'ai demandé et j'ai reçu de l'aide et des conseils de l'extérieur sur toutes sortes de questions; l'honorable député se trompe un peu dans ses références à ce groupe: un de ceux dont il a parlé n'a jamais réellement participé au débat sur l'avenir de Nordair. J'ai eu recours à lui pour mettre au point une nouvelle politique aérienne, mais pour ce qui est de M. Cochrane—qui est un ancien vice-président d'Air Canada, un homme d'affaires très respecté—du point de vue de l'étude de certains domaines dans le sens strictement professionnel, il est vrai que

[*Text*]

business sense, yes I have sought his advice but I assure the honourable member that it certainly is not with any intention of favouring one proposal or the other. Quite frankly, it was strictly from the business sense point of view that that kind of discussion took place, and the final decision will rest with me and my Cabinet colleagues and I would be certainly interested and I stand to be influenced by the honourable member, who is a very distinguished member of the House, and other members of this Committee. I solicit that advice and I encourage you to come forth, as you have today, which is most useful and beneficial and I can assure you that I will take your comments and your suggestions very seriously.

• 1045

Mr. Lapointe: Did you address . . .

The Chairman: I am sorry, you have had 14 minutes already.

Mr. Mazankowski: I may have missed one of his questions.

The Chairman: That is possible but he did not ask about EPA, Mr. Minister, so I will have to go to Mr. Reid.

Mr. Baker (Gander-Twillingate): Hear,Hear!

Mr. Reid (St. Catharines): Mr. Chairman, I have two areas of concern that I would like to put on the record and perhaps, if time permits, supplementary questions might be allowed.

The first is the matter of the proposed third terminal for Malton or alternative locations. Mr. Minister, is the sometimes discussed location of a third terminal in the Niagara Peninsula a dead issue? If so, I would like to fix upon the position of Hamilton in the transport industry.

Before the decision is made on a third terminal, will the expansion of Hamilton take place, improvements take place, will there be any reallocation of traffic such as the decentralization of the charter traffic from one airport to another and perhaps to Malton or to Hamilton or elsewhere? That is one area of concern.

The second is related to safety measures for the carriage of radioactive or other hazardous materials. Does the Mississauga incident give pause for concern to the safety of air traffic in transporting radioactive materials? What volume of carriage by air is there, and particularly in modes of transport that combine passenger and hazardous materials?

Then, Mr. Minister, what regulations of a general nature might apply between air and road transport because of the transporting of these same dangerous materials, hazardous materials, through densely populated areas by motor vehicles of a like nature? I will leave those two questions . . .

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, as I indicated earlier, the matter of the Hamilton airport, development of the new terminal, improved runways, new runways and/or new runway capacities as capacity increases at Hamilton is clearly one that is of very high priority with us and we are actively working on

[*Translation*]

j'ai demandé ses conseils, mais je peux assurer l'honorable député que je n'ai pas invité ses conseils dans l'intention de favoriser une soumission quelconque. Pour être franc, ces discussions ne portaient que sur le point de vue commercial et la décision finale sera prise par mes collègues du Cabinet et moi. Je suis certainement intéressé et je ne demande pas mieux que d'être influencé par les suggestions du député, qui est très compétent, et par les autres membres du Comité. J'incite les députés à me fournir leurs conseils et je les encourage à faire des propositions, comme ils l'ont fait aujourd'hui, ce qui est très utile et je peux vous assurer que je prendrai vos observations et vos suggestions très au sérieux.

M. Lapointe: Avez-vous adressé . . .

Le président: Je regrette, vous avez déjà pris 14 minutes.

M. Mazankowski: Je n'ai peut-être pas répondu à l'une de ses question.

Le président: Cela se peut, mais il n'a pas parlé de *Eastern Provincial Airways*, monsieur le ministre, je vais aussi passer la parole à M. Reid.

M. Baker (Gander-Twillingate): Bravo!

M. Reid (St. Catharines): Monsieur le président, deux questions m'intéressent et peut-être que si le temps le permet on me permettra de poser des questions supplémentaires.

La première question est le projet de construction d'une troisième aérogare à Malton ou à un autre endroit. Monsieur le ministre, la possibilité, qu'on a évoquée parfois, de construire cette troisième aérogare dans la péninsule de Niagara est-elle reléguée aux oubliettes? Dans l'affirmative, je voudrais parler de la position de Hamilton dans l'industrie des transports.

Avant de prendre une décision à propos de la troisième aérogare, agrandira-t-on et améliorera-t-on l'aéroport de Hamilton et fera-t-on une nouvelle répartition du trafic pour décentraliser, par exemple, le trafic des vols nolisés pour l'orienter vers d'autres aéroports, comme Malton ou Hamilton, par exemple? Voilà la première question qui m'intéresse.

La seconde concerne les mesures de sécurité pour le transport des matières radio-actives ou autres matières dangereuses. L'accident de Mississauga donne-t-il lieu de se poser des questions sur la sécurité du transport des matières radioactives par voie aérienne? Quel est le volume de transport de ces matières par voie aérienne, surtout pour les vols où on transporte à la fois des voyageurs et des matières dangereuses?

Quels règlements généraux, monsieur le ministre, pourraient s'appliquer au transport aérien et au transport par route, surtout lorsque ces matières dangereuses sont transportées dans des régions populeuses, par véhicules automobiles? Je vous laisserai répondre à ces deux questions . . .

M. Mazankowski: Monsieur le président, je l'ai déjà dit tantôt, la question de la construction d'une nouvelle aérogare et de l'agrandissement de la surface d'atterrissage rendue nécessaire par la croissance de l'aéroport de Hamilton est prioritaire pour nous et nous y travaillons activement. Je le

[*Texte*]

that particular project at the present time. As I said earlier, we are reevaluating and reassessing a number of proposals. There were three options that were presented as a result of a recommendation, we are looking at one in particular &at the present time and we would hope that we would be in a position to come forth with a firm decision on that in the very near future.

On the future of the operations at Hamilton airport, one of the things that we are doing and we feel is mandatory, is that any development of an airport, the style, the size, the capacity, is something that we have to develop with the industry itself and that is one of the things that we are going through with Hamilton now. There is not much point in spending millions of dollars on a new airport facility that will not be properly utilized. We are in close consultation with the carriers in ensuring that we develop the right kind of airport and set out the kind of framework for seeing that the services that are provided can be paid for by the users.

• 1050

We have not made a firm decision on the third terminal in Toronto at the present time. We have concluded a feasibility study and we are assessing that right at the present time. So, to say whether it can be proceeded with before the terminal or after is really something that I cannot answer. But they are both being considered concurrently.

On the question of the movement of dangerous and hazardous products by air and rail—Mr. McLeish will want to elaborate on this further—as I have indicated to this Committee before and in the House, we intend to bring in the legislation having to do with transportation of dangerous goods, which is in the final drafting stage at the present time. I am sure that the advent of the Mississauga incident will certainly cause all honourable members to look at that bill very closely. The bill itself has been in the development stage for the last six or seven years.

I am not suggesting, by any stretch of the imagination, that it will be presented as a perfect bill. We hope that we have covered all the areas and, as you can appreciate, with the constitutional difficulties and the fact that motor vehicle transportation is under provincial jurisdiction, there have been some rather difficult barriers to overcome. Nonetheless, I am satisfied that the provinces and indeed the municipalities now support the principal objective of the bill and are prepared to work towards ensuring that the bill is brought into legislative form and have given assurance that they will extend their fullest co-operation in ensuring that the principal objective of the bill is carried out.

When that is done, the rules and regulations pertaining to the movement of dangerous products in the air and on the road, on the sea and even through the mail, will be . . . We will certainly have the framework to ensure that that is carried out.

Mr. McLeish advises me that with respect to the existing movement of hazardous goods in the air, radioactive materials, my understanding is that there are precautionary regulations that are in place and perhaps I could ask him to comment on that further.

[*Traduction*]

répète, nous sommes en train de réévaluer un certain nombre de propositions. Trois options nous ont été proposées dans une recommandation; nous nous intéressons particulièrement à l'une d'entre elles et nous espérons être en mesure d'annoncer une décision définitive à ce sujet très bientôt.

En ce qui concerne l'avenir des opérations à l'aéroport de Hamilton, il nous semble nécessaire, lorsqu'il s'agit de décider de l'utilisation, de la superficie et du nombre de passagers qu'un aéroport peut recevoir, de consulter les entreprises concernées et c'est ce que nous faisons maintenant à Hamilton. Cela ne servirait à rien de dépenser des millions de dollars pour construire un nouvel aéroport s'il n'est pas utilisé. Nous consultons les transporteurs pour aménager un aéroport qui puisse répondre aux besoins et pour que les services fournis puissent être payés par les usagers.

Nous n'avons pas encore pris de décision définitive au sujet de la troisième aérogare de Toronto. Nous avons terminé une étude de faisabilité et nous sommes en train de l'évaluer. Je ne peux donc pas vous dire si cela peut être fait avant ou après la construction d'une aérogare. Mais nous étudions ces deux possibilités en même temps.

En ce qui concerne le transport des produits dangereux par voie aérienne ou par chemin de fer, M. McLeish pourra sans doute vous en dire davantage. Comme je l'ai déjà dit au comité et à la Chambre, nous avons l'intention de présenter une mesure législative relative au transport des matières dangereuses; on est en train d'y mettre la dernière main. Je suis certain que l'accident de Mississauga incitera tous les députés à porter une attention spéciale à ce bill, qui est sur le chevalet depuis six ou sept ans.

Je ne prétends pas du tout que ce bill sera parfait. Nous espérons avoir prévu toutes les situations, mais vous savez fort bien qu'il y a des difficultés d'ordre constitutionnel, car les transports routiers relèvent des provinces et il faudra surmonter des obstacles assez considérables. Néanmoins, les provinces et les municipalités appuient maintenant l'objectif principal du bill et elles sont disposées à collaborer pour qu'il prenne force de loi et pour que son objectif principal soit atteint; elles me l'ont bien promis.

Une fois la loi adoptée, les règlements relatifs au transport des matières dangereuses par voie aérienne, par route, par voie maritime et même par la poste seront . . . Nous aurons certainement tous les moyens qu'il faudra pour atteindre notre objectif.

M. McLeish m'informe qu'à l'heure actuelle, des règlements relatifs aux précautions à prendre lors du transport des matières dangereuses et radioactives par voie aérienne sont en vigueur; je vais donc lui demander de nous donner plus de détails là-dessus.

[*Text*]

The Chairman: Mr. McLeish.

Mr. McLeish: Mr. Chairman, about three years ago, the safety inspectors in each region were given courses in handling hazardous materials. Following that, we then instructed all our civil aviation inspectors in each region who, in fact, monitor the major carriers as to how to check the carriage of hazardous materials to see if they are properly packaged, and so on. We have gradually been working with all shippers and we have been in close contact, for example, with the Atomic Energy Commission with respect to the carriage of radioactive materials. And I believe that we have a pretty reasonable control of that through co-operation with the industry.

I agree that at this time we need to have the legislation if it came down to a case requiring enforcement, but I do not believe the legislation would improve the co-operation that we have been receiving from all the carriers. We are reasonably confident that this is under control with respect to the carriage of such known goods.

Where we are still having difficulty with respect to hazardous materials in the air is where shippers do not identify the fact that certain materials are hazardous and that they are being carried. These relate to certain types of chemicals, and so on. However, we have made good progress even in that regard and I believe that as we proceed now with the education of all the carriers, that we have a pretty reasonable handle on it.

• 1055

Now, the transfer of such goods to a service is a question that is still being worked out because it does not only relate to the federal responsibility, it also gets into provincial responsibility, and that is a bit more complex, and certainly, I think, will be assisted by the legislation when that is enacted.

The Chairman: Thank you, Mr. Reid—unless you have one very short supplementary?

Mr. Reid (St. Catharines): Yes, Mr. Chairman, a supplementary on the safety regulations, recognizing the desire to co-operate with the provinces and particularly with respect to road transport.

Has our department the regulations or a position paper with respect to the movement of motor vehicles from outside the country into this country carrying these hazardous materials, or even interprovincial traffic, now?

Mr. Mazankowski: Not in legislative form. We have been in the process of developing a code of regulations and it has been done in consultation with the industry. I think there have been something like three drafts. And, of course, further to that, we are attempting to co-ordinate that work with the United States because of the tremendous amount traffic that takes place, particularly by truck.

The problem that we have been having is to establish a uniform code and to ensure that it is administered in a co-ordinated way; but all we can do at the present time is provide the framework.

[*Translation*]

Le président: Monsieur McLeish.

M. McLeish: Monsieur le président, il y a trois ans à peu près, les inspecteurs de sécurité de chaque région ont reçu des cours de formation sur la manipulation des matières dangereuses. Ce fut ensuite le tour de tous nos inspecteurs régionaux de l'aviation civile, qui surveillent les conditions de transport des matières dangereuses, par exemples, leur emballage, auprès des grandes compagnies aériennes. Nous avons collaboré petit à petit avec tous les expéditeurs, avec la Commission de l'énergie atomique, par exemple, au sujet du transport des matières radioactives. Je crois que nous avons la situation assez bien en mains, grâce à la collaboration de l'industrie.

Il est nécessaire, certes, que nous disposions d'une loi pour l'appliquer au besoin, mais je ne crois pas qu'une mesure législative puisse améliorer l'esprit de collaboration que nous avons trouvé chez tous les transporteurs. Nous sommes assez confiants d'avoir la situation en main pour ce qui est du transport de ces marchandises.

Les seules matières dangereuses transportées par voie aérienne qui nous causent des problèmes sont celles que les expéditeurs n'identifient pas comme étant dangereuses. Il s'agit de certains produits chimiques, par exemple. Cependant, nous avons réalisé des progrès même à cet égard et je pense qu'en sensibilisant tous les transporteurs, nous viendrons probablement à bout de ce problème.

Présentement, la responsabilité de ces marchandises est confiée à l'un de nos services; cette question est encore à l'étude car elle ne relève pas seulement du gouvernement fédéral, mais aussi des provinces. La question est donc plus compliquée qu'elle ne le paraît et je suis certain que la loi, lorsqu'elle sera adoptée, nous aidera.

Le président: Merci, monsieur Reid . . . à moins que vous ayez une courte question supplémentaire à poser?

M. Reid (St. Catharines): Oui, monsieur le président. J'ai une question supplémentaire à propos du règlement relatif à la sécurité, étant donné que le gouvernement veut collaborer avec les provinces, surtout pour ce qui est du transport routier.

Le ministère a-t-il des règlements ou un document exposant sa position sur le transport de marchandises dangereuses par des camions qui traversent la frontière ou qui vont d'une province à l'autre?

M. Mazankowski: Pas sous forme législative. Nous sommes en train d'élaborer un code de règlements, et ce, en consultant les entreprises. Je crois qu'il y a déjà eu trois ébauches de ces règlements. Bien entendu, nous essayons en outre de coordonner ce travail avec les Américains étant donné le trafic considérable qui se fait entre les deux pays, surtout par camions.

Le problème, c'est d'élaborer un code uniforme et d'en coordonner l'application; tout ce que nous pouvons faire à l'heure actuelle, c'est d'en fournir le cadre.

[*Texte*]

We really do not have any legislative clout or power in terms of enforcement but what the bill will do is give that kind of power and, in the process, shift the responsibility for the movement of dangerous goods on to the shipper. He will be responsible in the final analysis and will have to accept liability for any incident that arises therefrom.

It is being developed under the provision of the BNA Act, which is peace, order and good government.

Mr. Reid (St. Catharines): Mr. Chairman, is there any time-frame under which the Minister is operating?

Mr. Mazankowski: I hope to bring in the bill within the next week or ten days.

The Chairman: Thank, you, Mr. Reid.

Gentlemen, we are approaching eleven o'clock. We are not being pushed out of here by any other committee coming in but members may have other committees to attend at eleven o'clock; so I would ask you simply to try to tighten up your questions and witnesses to tighten up their responses so that we can get as many members as possible on.

I have Mr. Dionne and then Mr. Ritchie.

Mr. Dionne (Northumberland-Miramichi): Thank you, Mr. Chairman. I want to continue the questioning with regard to the disposition of Nordair and the rationalization of the regional air carrier service, particularly as it affects Eastern Canada and even more particularly as it affects the Atlantic provinces. Since the Chairman cannot ask questions in this Committee, I will try to speak on his behalf as well, and while I may not do it as eloquently as he would, with the 20 minutes I am sure he is going to give me because I am speaking for both of us, I will try to get the points across, Mr. Chairman.

The Chairman: I will defend myself at a later time.

Mr. Dionne (Northumberland-Miramichi): In earlier testimony today, the Minister stated that he did not believe that the disposition of Nordair would be a panacea for the regional carriers and I tend to agree with that statement, but I do believe, and I think Atlantic Canadians believe, that the disposition of Nordair can go along way to providing a rational air carrier service to the communities of Atlantic Canada that do not have the population base that the large centres have, a regional air service that will be both efficient and useful to the development of Atlantic Canada.

One of the major problems at the moment is that our regional carrier, EPA, just does not have enough equipment to provide the flexibility in scheduling that is required to give us an efficient system of air transportation. To give you an example, the flight serving northeastern New Brunswick, which flies from Montreal to Charlo to Chatham to Montreal, is poorly scheduled. It connects rather poorly with other carriers in Montreal and as a result it is not utilized to the extent it might be.

• 1100

The other problem is that there has been a lack of co-operation with the regional carrier on the part of the national carrier, Air Canada, both from the point of view of scheduling

[*Traduction*]

Nous n'avons pas d'outils législatifs ou de pouvoirs pour appliquer notre politique, mais le bill nous donnera ce pouvoir et remettra, par la même occasion, aux expéditeurs la responsabilité du transport des produits dangereux. Ce sont eux, en dernier ressort, qui seront chargés de veiller à la sécurité et qui devront assumer la responsabilité en cas d'accident.

Cette loi est élaborée aux termes de la disposition de l'Acte de l'Amérique du Nord britannique portant sur l'ordre, la paix et le bon gouvernement.

M. Reid (St. Catharines): Monsieur le président, le Ministre s'est-il fixé une date cible?

M. Mazankowski: J'espère présenter le bill d'ici une dizaine de jours.

Le président: Merci, monsieur Reid.

Messieurs, il est près de 11h. Aucun autre comité ne doit se réunir ici, mais les membres du Comité ont peut-être d'autres obligations à 11h; je prie donc les députés de raccourcir leurs questions et aux témoins de raccourcir leurs réponses pour que le plus grand nombre possible de députés puissent poser des questions.

M. Dionne, puis M. Ritchie.

M. Dionne (Northumberland-Miramichi): Merci, monsieur le président. Je voudrais revenir à la question de la cession de Nordair et de la rationalisation du service de transports aériens régionaux, surtout dans l'est du Canada et dans les provinces de l'Atlantique. Puisque le président ne peut pas poser de questions au Comité, je vais parler aussi en son nom et, même si je ne suis pas aussi éloquent que lui, dans les 20 minutes qu'il m'accordera, j'en suis sûr, puisque je parle pour les deux, j'essaierai de faire valoir vos points de vue, monsieur le président.

Le président: Je me défendrai moi-même un peu plus tard.

M. Dionne (Northumberland-Miramichi): Le Ministre a dit tantôt qu'il ne croyait pas que la cession de Nordair serait une panacée pour les problèmes de transport régionaux et je suis plus ou moins d'accord avec lui, mais j'estime comme la plupart des habitants de la région de l'Atlantique, que cette cession peut contribuer à fournir un service de transport aérien rationnel aux localités de la région de l'Atlantique, où la population n'est pas aussi dense que dans les grands centres, un service de transport aérien régional qui soit à la fois efficace et utile pour le développement de cette région.

L'un des principaux problèmes pour le moment, c'est que notre transporteur régional, EPA, n'est certes pas équipé pour offrir des horaires de vols assez souples pour assurer un système de transport aérien efficace. Pour vous fournir un exemple, sur la ligne qui dessert le nord-est du Nouveau-Brunswick et qui relie Montréal à Charlo et Chatham, l'horaire n'est pas pratique. Les correspondances avec les vols des autres compagnies à Montréal sont mal assurées et, par conséquent, cette ligne n'attire pas la clientèle qu'elle pourrait attirer.

En outre, la compagnie aérienne nationale, Air Canada, n'a pas collaboré suffisamment avec le transporteur régional ni pour coordonner les horaires de vols ni pour établir des tarifs

[*Text*]

of flights and working out of joint fares, to the extent that now, Mr. Minister, to fly from Ottawa to Chatham return, a distance of probably less than 600 air miles, the fare is $225. That is nearly as much as some of the charter fares to Europe.

Therefore, I would like to ask the Minister if he will use his power and his influence in the disposition of Nordair to ensure that both the regional carrier and the national carriers do in fact have a rational system of air transportation for Eastern Canada, and particularly for Atlantic Canada. Will you insist with the national carrier, Air Canada, that they do establish a system of joint fares with the regional carrier? Will you urge both the national and the regional carrier to work more closely in designing schedules that will in fact serve the needs of the people they are there to serve?

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I will certainly take the hon. member's representations into consideration. As I said earlier, I do not think all these problems will be resolved in simply one transaction involving the disposition of Nordair. I think that in some respects the member agrees with that as well. Perhaps in the application of some of the principles that I outlined and directions which I want to see air transport evolve in in this country, the seven principles that I outlined in my speech in Toronto, we might be able to fulfil, in effect, some of the problems to which the hon. member refers.

I will look at the problems you have raised specifically, but in a broader sense we are talking about substantially reducing the economic regulation of light aircraft. We are talking about the relaxation of licensing of routes. We are talking about allowing greater flexibility and encouraging the competitive forces in the establishment of rates. I think, within the ambit of that framework, some of the problems to which the member has referred might very well be worked out.

As I indicated in my speech, these are essential directions that we would like to see the transportation industry develop towards, but those principles, while they are pretty fair in my view as far as directions are concerned, the manner in which we achieve those goals is certainly the subject that we would be engaged in with the carriers, and anyone who has an interest in the development of a new air policy for Canada. And to that end we are now receiving a number of submissions from the industry, from consumer groups, from provinces, from municipalities, from members of Parliament, as to how we might best fulfil the objectives that we have outlined. I think the points the member has raised clearly give us an opportunity to utilize this particular policy in an attempt to satisfy the needs that you have outlined.

• 1105

Mr. Dionne (Northumberland-Miramichi): Let met elaborate just a little, Mr. Chairman, on the joint fare business. EPA and Air Canada both fly into Moncton and Fredericton. The distances are within a hundred miles or so, between there and Ottawa, roughly the same. On a return flight, because Air Canada's policy of granting joint fares to the regional carrier

[*Translation*]

communs, à tel point que maintenant, monsieur le ministre, l'aller-retour entre Ottawa et Chatham, qui ne représente qu'une distance de moins de 600 milles aériens, coûte $225. C'est presque l'équivalent de certains tarifs de vols nolisés pour l'Europe.

Par conséquent, j'aimerais demander au ministre s'il est prêt à se servir de son pouvoir et de son influence dans le dossier Nordair pour faire en sorte que le transporteur régional et les compagnies aériennes nationales établissent un système rationnel de transport aérien pour l'Est du Canada, et en particulier pour la région de l'Atlantique. Insisterez-vous auprès de la compagnie nationale, Air Canada, pour qu'elle établisse un système de tarifs communs avec le transporteur régional? Inciterez-vous les transporteurs nationaux et régionaux à collaborer plus étroitement pour établir les horaires de vols afin de répondre aux besoins de la population?

M. Mazankowski: Monsieur le président, je tiendrai certainement compte des doléances du député. Comme je l'ai dit tantôt, je ne crois pas que tous ces problèmes soient résolus par la simple cession de Nordair. Le député est sans doute conscient de cela. C'est peut-être en mettant en œuvre certains des principes que j'ai exposés quant à l'orientation du système de transport aérien au pays, les sept principes que j'ai exposés dans mon discours de Toronto, que nous pourrons résoudre certains des problèmes mentionnés par le député.

J'étudierai les problèmes précis que vous avez soulevés, mais il s'agit de façon plus générale de réduire sensiblement les règlements d'ordre économique qui s'appliquent aux petits avions. Il s'agit de libéraliser l'octroi des permis d'utilisation des routes aériennes. Il s'agit de permettre une plus grande souplesse et d'encourager les forces de la concurrence à jouer dans l'établissement des tarifs. Dans ce cadre, certains des problèmes que le député a mentionnés pourraient très bien être résolus.

Comme je l'ai dit dans mon discours, ce sont les grandes orientations que nous voudrions imprimer au développement de l'industrie des transports, mais même si je ne doute pas de la justesse de ces orientations, les moyens à prendre pour y arriver feront l'objet de consultations avec les transporteurs et avec toutes les parties intéressées à la réalisation d'une nouvelle politique de transport aérien au Canada. A cette fin, nous recevons un certain nombre de suggestions de l'industrie, des groupes de consommateurs, des provinces, des municipalités et des députés, sur la façon de remplir au mieux les objectifs tracés. Après avoir entendu les députés, nous ne pouvons qu'appliquer ce principe et essayer de satisfaire les besoins ainsi définis.

M. Dionne (Northumberland-Miramichi): Permettez-moi seulement, monsieur le président, de revenir un instant sur cette histoire de tarifs communs. EPA et Air Canada vont l'un et l'autre à Moncton et à Fredéricton. Les distances sont, à une centaine de milles près, les mêmes à partir d'Ottawa. La politique d'Air Canada qui consiste à accorder des tarifs

[*Texte*]

where both airlines use the same terminal but not where they do not both use the same terminal—I think that policy is backwards. It is not serving the people.

Mr. Mazankowski: Right.

Mr. Dionne (Northumberland-Miramichi): And it costs approximately $60 less for a return ticket from either Moncton or Fredericton to Ottawa than from Charlo or Chatham.

The other point I might make is that, particularly at Chatham, it has cost the Department of Transport very little for infrastructure because it is a military base, and thanks to the co-operation of the military, EPA uses that runway, which is probably the best runway in eastern Canada. The weather conditions are very good and it can be used when both Moncton and Fredericton cannot.

It seems to me that there is a streak of stubbornness in the administration of the national airline when they refuse to grant joint fares to the regional carrier because they do not use those terminals. They never will use them because they will not fly into those areas.

That brings me to CP Air and its desire to fly the Halifax-Toronto route. I do not think there is anybody in Atlantic Canada who would not welcome CP on some routes in Atlantic Canada. But I think we have to wave the flag of caution there as well because if in the final analysis CP Air gains access to the Halifax-Toronto run, then I think the question is which nonlucrative routes CP are going to be willing to fly into Atlantic Canada in order to provide air transport to the citizens of that part of our country.

Air Canada is forced by its mandate to fly some nonlucrative routes, although they are abandoning as many as possible. The regional carrier is forced to fly nonlucrative routes. If we are going to start opening up the competition, it seems to me that the competition must apply to the routes that must be served but which may not have the profit margin that the Halifax-Toronto route will have.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, the member has raised a very important issue. When you are dealing with decontrol or scaling down the regulation and opening up the route structures, you clearly have that area to contend with.

We have been provided with a report on the impact of U.S. airline deregulation and in general terms, much to my surprise, generally speaking deregulation increased services even to communities smaller than had been anticipated. That is a report we have received.

An hon. Member: From where?

Mr. Mazankowski: It has been written by our own department. Nevertheless, I did signal that precaution in my speech, that we want to ensure that any move towards decontrol or deregulation does not result in a reduction of services to areas, particularly some of the isolated areas which could possibly suffer the loss of their services.

There will have to be some protection and compassion in the measures developed to ensure that that does not happen. But I am sure the member's words are well taken and I can assure you that in the development we will attempt to provide the

[*Traduction*]

communs aux transporteurs régionaux lorsque les deux compagnies aériennes utilisent le même aérogare mais pas dans le cas contraire me semble assez rétrograde. Cela ne sert pas le public.

M. Mazankowski: D'accord.

M. Dionne (Northumberland-Miramichi): Et un aller-retour Ottawa-Moncton ou Fredéricton coûte environ $60 de moins qu'un aller-retour Ottawa-Charlo ou Chatham.

D'autre part, et particulièrement à Chatham, l'infrastructure n'a pas coûté cher du tout au ministère des transports puisque c'est une base militaire et que, grâce à la collaboration de l'armée, l'EPA utilise cette piste qui est probablement la meilleure dans l'Est du Canada. Les conditions climatiques y sont très bonnes et cette piste peut servir quand à la fois Fredéricton et Moncton sont fermés.

Il me semble que l'administration de la compagnie nationale a vraiment fait preuve d'étroitesse d'esprit en refusant d'accorder des tarifs communs au transporteur régional pour la simple raison qu'elle n'utilise pas ces aérogares. Elle ne les utilisera jamais car elle ne desservira jamais ces régions.

Cela m'amène à CP Air qui souhaite inaugurer des vols Halifax-Toronto. Personne dans la région de l'Atlantique ne s'opposerait à ce que CP ait quelques vols dans cette région. Toutefois, il faut être prudent également car, en définitive, si CP Air obtient le parcours Halifax-Toronto, la compagnie acceptera-t-elle également de desservir des parcours non lucratifs pour offrir le service de transport aérien aux citoyens de cette partie du pays?

Le mandat d'Air Canada le force à desservir certains parcours non lucratifs même s'il essaie d'en abandonner autant que possible. Le transporteur régional est obligé de maintenir ce service non lucratif. Si nous élargissons la concurrence, il me semble qu'elle doit s'appliquer aux itinéraires qui doivent être assurés mais qui n'offrent peut-être pas la marge bénéficiaire d'un vol Halifax-Toronto.

M. Mazankowski: Monsieur le président, le député aborde là une question très importante. Quand on commence à diminuer les contrôles ou la réglementation et à assouplir les structures d'itinéraires, il faut évidemment songer à cela.

Nous avons reçu un rapport sur l'incidence de la déréglémentation des compagnies aériennes américaines et, en général, et à ma grande surprise, cela semble avoir permis d'augmenter plus que prévu les services même dans les collectivités moins importantes, c'est ce qu'a révélé le rapport.

Une voix: D'où vient-il?

M. Mazankowksi: Il a été rédigé par notre propre ministère. Néanmoins, j'ai introduit cette mise en garde dans mon discours: nous voulons assurer que toute tentative de diminution de contrôle ou de réglementation ne mène pas à une diminution du service dans certaines régions et en particulier dans les régions isolées qui souffriraient d'une telle perte.

Il faudra prévoir une certaine protection dans les mesures choisies afin de s'assurer qu'un tel phénomène ne se produise pas. Je puis donc déclarer au député que nous tiendrons compte de ses remarques et que nous essaierons de prévoir le

[*Text*]

kind of protective mechanism to ensure that those services are retained.

• 1110

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

Mr. Dionne (Northumberland-Miramichi): There is no final question?

The Chairman: No. You have already had 13 minutes. Mr. Ritchie.

I would again advise members to tighten up their questioning.

Mr. Ritchie (Dauphin): Mr. Chairman, Mr. Minister, I understood that at Churchill the *M. V. Arctic* is loading a load of grain and barley for Poland and, as I understand it, it is a bit of a trial run on hopefully extending the season and I would like to ask the Minister what he thinks about it. Will it extend the season, and where might problems arise?

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, the member is right. The *M. V. Arctic* is taking on a load of barley for Poland right at the present time. I happened to visit Churchill yesterday, with Mr. Weyman.

An hon. Member: A very timely question.

Mr. Mazankowski: And it is due to depart, I believe, on Friday. The loading should be concluded today. It really is a very historical and significant occasion. The Port of Churchill celebrated its 50th anniversary in September and on that occasion reflected on its past performance and expressed a mood of confidence for the future. I think the presence of the *M. V. Arctic* in the Port of Churchill right at the present time bodes well as an expression of confidence for the future of the Port of Churchill. It is an experimental voyage, and it is an experimental voyage which is not going to involve any subsidy. The tariff that is being provided for the movement of the grain will cover the capital and operating costs associated with the operation of the ship. We had attempted to arrange for a load at the commencement of the shipping season. We had some difficulties in lining up a customer. But that would be our intention, to attempt to . . .

Mr. Ritchie (Dauphin): This is the Wheat Board?

Mr. Mazankowski: Yes, we had difficulty in lining up a customer where we could unload the cargo because some of our customers could not accommodate the *M. V. Arctic*. They are now going to be working at the possibility of repeating that voyage of the *M. V. Arctic* at the commencement of the season, say by the end of June. And, given those two voyages, we should be able to develop a sufficient amount of knowledge and expertise which would give us the necessary information to consider the extension of the shipping season and what more prominent role Churchill might be able to play. It is my wish to ensure that the Port of Churchill is utilized in a much more effective fashion. I think the port is underutilized at the present time. So we are looking at it from the two points of view, increased utilization during the current season but also the possibility of extending that season on a permanent basis.

[*Translation*]

genre de mécanisme de protection voulu pour assurer le maintien de ces services.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Dionne.

M. Dionne (Northumberland-Miramichi): Pas de dernière question?

Le président: Non, vous avez déjà eu 13 minutes. Monsieur Ritchie.

Je rappelle aux députés qu'ils doivent être plus brefs dans leurs questions.

M. Ritchie (Dauphin): Monsieur le président, monsieur le Ministre, je crois comprendre qu'à Churchill le *M. V. Arctic* est en train de charger du grain et de l'orge destinés à la Pologne et que c'est en quelque sorte une expérience pour essayer d'allonger la saison. Qu'en pense le ministre? Cela permettra-t-il d'allonger la saison et y a-t-il des problèmes à prévoir?

M. Mazankowski: Monsieur le président, le député a raison. On est en train de charger d'orge le M. V. Arctic pour la Pologne. Il se trouve que j'étais hier à Churchill avec M. Weyman.

Une voix: Une question fort à propos.

M. Mazankowski: Et je crois que ce navire doit partir vendredi. Le chargement devrait être achevé aujourd'hui. C'est en fait un événement très important. Le Port de Churchill a célébré son 50e anniversaire en septembre et réfléchissait à cette occasion sur son passé en manifestant de l'optimisme pour l'avenir. Aussi, la présence du *M. V. Arctic* à Churchill me semble prouver que l'on peut avoir confiance dans l'avenir de ce port. Il s'agit en effet d'un trajet expérimental qui ne coûtera rien. Le tarif prévu pour le transport du grain couvrira le capital et les frais de fonctionnement nécessaires au navire. Nous avons essayé d'organiser un chargement au début de la saison de navigation. On a eu quelques difficultés à trouver un client, mais nous avons bien l'intention d'essayer de . . .

M. Ritchie (Dauphin): Il s'agit-là de l'Office du blé?

M. Mazankowski: Oui, nous avons eu un peu de mal à trouver un client qui accepterait le chargement, car certains de nos clients habituels ne sont pas en mesure de recevoir le *M. V. Arctic*. On va étudier la possibilité de renouveler l'expérience du *M. V. Arctic* au début de la saison, soit vers la fin juin. Après ces deux voyages, nous devrions avoir suffisamment de données et d'expérience pour voir s'il est souhaitable d'allonger la saison de navigation et quel rôle plus important pourrait jouer Churchill. Je souhaite faire en sorte que le port de Churchill soit utilisé beaucoup plus efficacement. Je trouve qu'il est sous-utilisé à l'heure actuelle. Nous avons donc deux considérations à l'esprit, une meilleure utilisation du port pendant la saison ordinaire et la prolongation éventuelle de cette saison.

[*Texte*]

Mr. Ritchie (Dauphin): Is the CNR going to do anything in upgrading the track and the turnouts between Gillam and Churchill? Is that in the works?

Mr. Mazankowski: There is work being done on the track at the present time, the Herchmer subdivision, and funds were allocated for that under the Prairie Rehabilitation Program and that is continuing. Also, we are in the final phase of putting together the interchange agreement between CP and CN for services up to Prince Rupert and, if we can conclude that, we would hope that we might be able to do the same thing for Churchill, and that would certainly assist in facilitating greater utilization at the Port of Churchill as well.

• 1115

Mr. Ritchie (Dauphin): Is there anything in the wind as to the possibility of a highway from Gillam? A highway from Thompson to Gillam would be on the Churchill. Anything joint? Many people feel a highway will be necessary before there is real development on the eastern side of the Northwest Territories and along Hudson Bay; many people feel it would be extremely advantageous.

The Chairman: All of that is by air, of course, Mr. Ritchie.

Mr. Mazankowski: I am not aware of that, Dr. Ritchie.

Mr. Ritchie (Dauphin): What is the advantage, moneywise, per bushel? I know various things have been kicked around versus the seaway for grain to Poland, say, where it was going. Have you anything on that?

Mr. Mazankowski: I have heard the figure of 10 cents per bushel used. That is obtained, I presume, from the same sources that you have heard.

Mr. Ritchie (Dauphin): I have heard it at 25.

Thank you, Mr. Chairman.

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

I have Mr. Campbell, Mr. Baker, Mr. Turner, Mr. Lewis, Mr. McLean on the first round. I would again ask you to tighten it up as much as you can.

Mr. Campbell.

Mr. Campbell (LaSalle): Thank you, Mr. Chairman. Just a couple of brief questions.

Mr. Minister, there has been some controversy with regard to the land occupied by the STOL port in Montreal. Could you or one of your officers tell me if that land is available for sale, has it been retained by Transport Canada? I know that the hangar and office facilities have been dismantled but apparently there are some interested parties. As well, are the STOL aircraft that were used during the experimental period still available for sale, or are they being retained by Air Canada?

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I do not have that information. I am not sure whether Mr. McLeish has it or not.

Mr. McLeish: I think so. The land, as I recall, is under the management of the Harbours Board, and we have been obtaining annual extensions to protect that for future STOL port use

[*Traduction*]

M. Ritchie (Dauphin): Le CN va-t-il faire quelque chose pour améliorer les voie ferrées et les branchements entre Gillam et Churchill? En est-il question?

M. Mazankowski: On travaille actuellement à la voie, sur la section Herchmer, et des fonds ont été affectés à cette fin dans le cadre du programme de remise en état de l'embranchement ferroviaire des Prairies. C'est en cours. Nous apportons également la dernière touche à l'accord d'échange de services entre le CP et le CN jusqu'à Prince Rupert et, si nous y parvenons, nous espérons que nous pourrons alors faire la même chose pour Churchill, ce qui faciliterait certes le développement de l'utilisation du port de Churchill.

M. Ritchie (Dauphin): Envisage-t-on de construire une route à partir de Gillam? Une route reliant Thompson à Gillam suivrait la rivière Churchill. Y a-t-il un projet commun? Bien des gens estiment qu'il serait nécessaire de construire une route avant de mettre en valeur la région est des Territoires du Nord-ouest et celle qui borde la baie d'Hudson; bien des gens estiment que cela serait extrêmement avantageux.

Le président: Bien sûr, monsieur Ritchie, toutes les liaisons se font par avion.

M. Mazankowski: Je ne le savais pas, monsieur Ritchie.

M. Ritchie (Dauphin): Du point de vue argent, combien gagne-t-on par boisseau? Diverses formules ont été proposées pour exporter les céréales en Pologne, par exemple, autrement que par mer. Avez-vous des précisions là-dessus?

M. Mazankowski: On a déjà avancé le chiffre de 10c. par boisseau. Ce chiffre provient, je suppose, des mêmes sources que vous avez consultées.

M. Ritchie (Dauphin): J'ai entendu parler de 25c.

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Ritchie.

Pour le premier tour, j'ai sur ma liste les noms de M. Campbell, de M. Baker, de M. Turner, de M. Lewis et de M. McLean. Je vous demande encore une fois de bien vouloir être aussi brefs que possible.

Monsieur Campbell.

M. Campbell (LaSalle): Merci, monsieur le président. Quelques courtes questions seulement.

Monsieur le ministre, les terrains occupés par l'ADAC port de Montréal ont suscité une controverse. Vous mêmes ou l'un de vos collaborateurs, pouvez-vous me dire si ces terrains sont à vendre ou s'ils ont été conservés par Transports Canada? Je sais qu'on a démoli le hangar et le bâtiment administratif mais des gens, semble-t-il, s'y intéressent. Par ailleurs, les appareils ADAC qui ont servi pendant l'expérience sont-ils encore à vendre ou sont-ils conservés par Air Canada?

M. Mazankowski: Monsieur le président, je n'ai pas ces renseignements. J'ignore si M. McLeish les a.

M. McLeish: Je crois que oui. Si mes souvenirs sont exacts, les terrains sont administrés par le Conseil des ports nationaux et nous avons obtenu des prolongations annuelles pour les

[*Text*]

until such time as a decision is taken as to whether or not there will be a STOL port located there on a permanent basis. I believe we renewed that extension just within the last two months for another year.

We have also had extensive studies done by outside consultants with regard to the gas problem created by the garbage upon which that site is located. This has been most encouraging, because the results of the study indicate that the hazards that were alleged to be there really do not exist and can be handled quite easily in an economic engineering sense. All of the potential for a STOL port is there if there is a positive decision for a STOL system into Montreal and if that site is to be used for an airport.

The aircraft themselves were placed in the Transport Canada fleet of aircraft after the STOL commercial exercise ceased. At that time we released some of our antiquated airplanes and acquired the Twin Otters. These were distributed throughout the country and have become part of the fleet that is used for proficiency flying, for calibration and other ongoing activities of the air administration.

Mr. Campbell (LaSalle): Mr. Chairman, is the land available for sale, or is Transport Canada or National Harbour Board going to retain the land?

Mr. McLeish: I do not believe the land is for sale. I am not really the person to answer that question because I do not know what the intentions of the Harbours Board are, except to indicate that at this time they have agreed to continue to provide it on an annual renewable basis until such time as the decision is made with regard to STOL policy into the heart of Montreal.

• 1120

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I would be very glad to review that. If there are any changes in the policy or the disposition of the movement questioned, contrary to what Mr. McLeish has outlined, I would be very glad to provide that information to you. But he is quite right, it is really a matter for National Harbours Board and, I suppose, the administration itself. But I will look into that and get back to you.

Mr. Campbell (LaSalle): Thank you, Mr. Minister. Just one other question. Does the Minister of Transport have any plans to phase out the CTC?

Mr. Mazankowski: No, sir.

The Chairman: Thank you, Mr. Campbell. It is always a pleasure to have you. I suspect you have a supplementary.

Mr. Campbell (LaSalle): Yes, sir. The reason I asked that question was that in the last several months the requests upon the CTC have been extensive. We had the president of the CTC before this Committee several days ago and it seemed at the moment that they have been extremely understaffed. I understand that a request has been sent out to them asking them to reduce staff an additional 100 in personnel in the commission system.

[*Translation*]

réserver jusqu'à ce qu'on décide si l'on y implantera définitivement un ADAC port. Nous venons, je crois, d'obtenir une nouvelle prolongation d'un an au cours des deux derniers mois.

Des experts conseils de l'extérieur ont également procédé à des études très complètes sur les émanations provenant des détritus avec lesquels on a remblayé ces terrains. Les résultats sont des plus encourageants car ils révèlent que les dangers allégués n'existent pas vraiment, ou encore que l'on peut y remédier très facilement grâce à des techniques peu coûteuses. Tout est prêt pour l'implantation d'un ADAC port à Montréal au cas où l'on déciderait d'utiliser ces terrains à cet effet.

Lorsque l'exploitation commerciale de l'ADAC a cessé, les appareils ont été intégrés à la flotte de Transports Canada. A ce moment-là, nous nous sommes défaits de nos appareils vétustes et nous avons acheté les Twin Otters. Ils ont été répartis de la flotte utilisée en permanence par l'administration aérienne, notamment pour les vols de qualification et le calibrage.

M. Campbell (LaSalle): Monsieur le président, ces terrains sont-ils à vendre ou seront-ils conservés par Transports Canada ou le Conseil des ports nationaux?

M. McLeish: Je ne crois pas que ces terrains soient à vendre. Je ne suis pas la personne la mieux placée pour répondre à cette question car j'ignore les intentions du Conseil des ports si ce n'est qu'à l'époque, il a accepté de continuer à nous les céder à raison d'une période renouvelable d'un an jusqu'à ce qu'on prenne une décision en ce qui concerne l'implantation d'un ADAC port au centre de Montréal.

M. Mazankowski: Monsieur le président, je me ferai un plaisir de réexaminer cela. Si des modifications quelconques interviennent dans la politique ou la liquidation des biens en question, contrairement à ce que M. McLeish a exposé, c'est avec le plus grand plaisir que je vous communiquerai ces renseignements. Mais il a parfaitement raison, car cela relève en réalité du Conseil des ports nationaux et aussi, je suppose, de l'administration elle-même. Toutefois, je me pencherai là-dessus et je vous informerai.

M. Campbell (LaSalle): Merci, monsieur le ministre. Une dernière question. Le ministre des Transports a-t-il l'intention de supprimer progressivement la CCT?

M. Mazankowski: Non, monsieur.

Le président: Merci, monsieur Campbell. C'est toujours un plaisir de vous avoir parmi nous. Je soupçonne que vous avez une question complémentaire.

M. Campbell (LaSalle): Oui, monsieur. Si je vous ai posé la question, c'est parce qu'au cours des derniers mois la CCT a été extrêmement sollicitée. Il y a quelques jours, son président a comparu devant ce Comité et il semblerait qu'à l'heure actuelle les effectifs soient nettement insuffisants. Je crois savoir qu'on lui a récemment demandé de réduire encore ses effectifs de 100 personnes.

[*Texte*]

I know that they have certain powers in regard to their air transport committee. They have licensing and route scheduling, and I am sure are involved in safety regulations. Now, how can the minister justify continuing their operation, in turn hindering them by the lack of staff being imposed on them and asking them to do a tremendous amount of work far beyond the call of duty? We cannot have it both ways. We cannot ask this regulatory body to continue supervising all modes of transportation in this country and yet not provide them with the adequate staff.

My second question, Mr. Chairman, is that I understand that in both air and rail the president has mentioned that they were restricted in regard to salary and benefits to attract the proper type of qualified personnel to do the supervision the Ministry of Transport requests of them. Does the minister plan to look over the pay schedules to bring them up to date to the rail people or the air people in order that the CTC will be able to attract qualified personnel to supervise the regulations they are asked to supervise?

The Chairman: Mr. Minister.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, once again the former chairman of this Standing Committee is demonstrating his fairness and his candor, because when he is suggesting that the CTC is understaffed he is really in effect condemning the former administration. I respect him and I appreciate him for that because he has always been fair and seen to be fair. Quite frankly, if he had been here at the Committee meeting the other day, the major cutbacks, in terms of staffing of CTC, occurred in 1977-78 and 1978-79. Quite frankly, at this particular period in the estimates, as found on page 28-90, there were 878 people employed by the CTC at the end of 1978-79, and there is a total authorization of man-years for this period of 866. So I think the member knows very well that in the five months I have been in office as Minister of Transport I have not embarked upon a wholesale slaughter of inspectors in the CTC, nor have I rearranged the salary packages for inspectors. So if there is a problem, the problem was clearly in existence at the time I assumed the office. As I said in Committee the other night, I would be very happy to look at it, and I will be discussing it with the members of the CTC and my Cabinet colleagues.

• 1125

In so far as the work of the CTC relates to air safety—and I want to make this very clear, because it should be clarified—the CTC is not responsible in the administration of air safety; that is the responsibility of the Ministry of Transport, and we are in the process of ensuring those safety standards are clearly upgraded. There has been a task force working for some time now on a review of the regulations on the administration of air safety. We have ordered an independent inquiry into air safety. So we are certainly not welching, from our point of view, on ensuring that an adequate level of safety and security is provided for.

Mr. Campbell (LaSalle): Mr. Chairman, just one brief supplementary.

[*Traduction*]

Je sais que le comité des transports aériens jouit de certains pouvoirs; il s'occupe des permis et des lignes ainsi que, j'en suis sûr, de la réglementation en matière de sécurité. Or, comment le ministre peut-il justifier qu'on lui demande de faire un travail qui dépasse nettement ce qu'on peut exiger d'elle tout en réduisant son personnel? On ne peut pas gagner sur les deux tableaux. On ne peut pas demander à cette régie de continuer à superviser tous les moyens de transport qui existent dans ce pays sans lui fournir le personnel nécessaire.

Voici ma deuxième question. Le président a signalé que, dans les secteurs aériens et ferroviaires, les salaires et les avantages sociaux sont insuffisants pour attirer un personnel qualifié qui aurait la charge des contrôles exigés par le ministère des Transports. Le ministre envisage-t-il de revoir les barèmes de salaires afin d'en obtenir le relèvement pour le personnel chargé des secteurs ferroviaires et aériens et de faire en sorte que la CCT puisse attirer des gens qualifiés qui seraient chargés de veiller à l'application des règlements conformément à ce qu'on exige d'eux?

Le président: Monsieur le ministre.

M. Mazankowski: L'ancien président de ce Comité permanent fait encore une fois la preuve de son honnêteté et de sa franchise car, en affirmant que les effectifs de la CCT sont insuffisants, il condamne en réalité l'administration précédente. Je l'en remercie et je le respecte pour cela car il a toujours fait preuve d'honnêteté. Très franchement, s'il avait assisté l'autre jour à la réunion du Comité, il saurait que les principales réductions du personnel de la CCT se sont produites en 1977-1978 et en 1978-1979. Si l'on se reporte à la page 28-91 du Budget, on voit qu'à la fin de 1978-1979, la CCT employait 878 personnes et, pour la même période, le nombre d'années-hommes autorisées s'élevait à 866. Par conséquent, depuis que je suis ministre des Transports, c'est-à-dire depuis cinq mois, le député sait pertinemment que je n'ai pas fait de coupe claire parmi les inspecteurs de la CCT et que je n'ai pas non plus réaménagé leurs conditions salariales. Si, par conséquent, il existe un problème, celui-ci existait déjà lorsque je suis entré en fonction. Comme je l'ai déclaré ici l'autre soir, je me ferai un plaisir de me pencher là-dessus et d'en discuter avec les membres de la CCT et mes collègues du cabinet.

En ce qui concerne le travail de la CCT se rattachant à la sécurité aérienne, de précisions s'imposent et je tiens à ce que ce soit bien clair: la CCT n'est pas chargée de veiller à la sécurité aérienne; c'est le ministre des Transports qui en est responsable et nous sommes en train de veiller à ce que les normes de sécurité soient nettement améliorées. Depuis quelques temps déjà, un groupe de travail étudie la réglementation concernant la sécurité aérienne. Nous avons demandé une enquête dans ce domaine. En ce qui nous concerne, nous ne reculons donc pas devant nos obligations qui consistent à veiller à ce que la sécurité soit convenablement assurée.

M. Campbell (LaSalle): Une dernière question complémentaire qui sera brève, monsieur le président.

[*Text*]

The Chairman: One very brief supplementary, Mr. Campbell.

Mr. Campbell (LaSalle): Thank you. In fairness, if the Minister is, I agree, saying the CTC was slightly understaffed during the reign of the previous government—the Minister seemed to agree with that—how can the Minister condone that an additional hundred be asked to be cut off that staff if he agrees it was already understaffed? And this was asked by the present budget. The President himself—let alone just in the Rail Safety—from what he said at the last Committee meeting—are a hundred understaffed, and now to be asked to cut an additional hundred . . .

Mr. Deniger: Shame, shame!

Mr. Campbell (LaSalle): . . . how can the Minister condone that? That is all I am asking. I think it is a fair question.

Mr. Deniger: Shame!

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, the honourable member is, I am sure, not deliberately distorting the facts. The hundred referred to by Commissioner Magee in the Committee the other day had to do with the total manpower resources of the CTC, not the Railway Transport Committee. Quite frankly, I am sure if there is a shortage in the Railway Transport Committee and particularly the safety area, the cutbacks will certainly not take place there. As a matter of fact, there is clear evidence the CTC have been advertising for additional railway safety inspectors. That is going on right now. The member mentioned the fact that perhaps the salary scale is not adequate. That certainly is a matter which has to be considered.

But I want to make it very clear—at least this was my understanding, and the record will bear it out, I am sure—that the suggestion by the President of the Treasury Board—and I have not seen the document, so I am only taking Commissioner Magee's word for it—had to do with the total manpower resource requirement and not the Railway Transport Committee.

Mr. Campbell (LaSalle): Mr. Chairman, I am sorry to interrupt the Minister, but if you check the record, the President's words were:

We have 78 inspectors and we should have 178.

Those were his very words, and that is what I wanted to present to the present Minister.

An hon. Member: Hear, hear!

The Chairman: Thank you, Mr. Campbell.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, my honourable friend suggested that was a statement made by the President of the CTC, Mr. Benson. I was not at that hearing. I was simply commenting on the statements made by Commissioner Magee in front of this Committee, wherein he alluded to the fact that there had been a request for a further reduction of the hundred but not, and I repeat, not, in the area of the Railway Transport Committee. There may be some allocation; but it was a global figure.

[*Translation*]

Le président: Une question complémentaire très brève, monsieur Campbell.

M. Campbell (LaSalle): Merci. Honnêtement, si, comme l'a dit le ministre et j'en conviens, les effectifs de la CCT étaient légèrement insuffisants sous l'ancien gouvernement, le ministre semble être d'accord là-dessus, comment peut-il tolérer une réduction supplémentaire de 100 personnes? Et c'est ce que réclame ce budget. D'après ce qu'a déclaré le président lui-même, lors de la dernière réunion du comité, le seul service des inspecteurs de la sécurité ferroviaire compte 100 employés de moins qu'il n'en aurait besoin, et l'on demande la suppression de 100 postes supplémentaires . . .

M. Deniger: Quelle honte!

M. Campbell (LaSalle): . . . comment le ministre peut-il tolérer cela? C'est tout ce que je demande et je crois que ma question est honnête.

M. Deniger: Quelle honte!

M. Mazankowski: Monsieur le président, ce n'est sûrement pas à dessein que le député déforme les faits. Les 100 postes auxquels le commissaire Magee a fait allusion ici l'autre jour concernent le total des effectifs de la CCT, et non pas le Comité des transports ferroviaires. Honnêtement, je suis sûr que s'il manque du personnel au comité des transports ferroviaires, et en particulier dans le secteur de la sécurité, les réductions ne s'y appliqueront sûrement pas. En fait, on a la preuve que la CCT a fait passer des annonces pour recruter de nouveaux inspecteurs de la sécurité ferroviaire. Cela a lieu en ce moment. Le député a signalé que le barème des salaires était peut-être insuffisant. C'est un problème qu'il y a certainement lieu d'étudier.

Cependant, je tiens à dire sans ambiguité c'est du moins ce que j'avais compris, et le compte rendu le confirmera, j'en suis sûr, que la proposition du président du Conseil du Trésor, comme je n'ai pas vu le document, je dois me fier au commissaire Magee, la proposition du président du Conseil du Trésor portait sur le total des effectifs et non pas sur le comité des transports ferroviaires.

M. Campbell (LaSalle): Je suis désolé, monsieur le président, d'interrompre le ministre, mais si l'on se reporte au compte rendu, on constate que les propos du président sont les suivants:

Nous avons 78 inspecteurs et nous devrions en avoir 178.

Ce sont les termes mêmes qu'il a employés et c'est sur quoi je voulais attirer l'attention du ministre.

Une voix: Bravo!

Le président: Merci, monsieur Campbell.

M. Mazankowski: Monsieur le président, mon honorable ami prétend que cette déclaration a été faite par le président de la CCT, M. Benson. Je n'ai pas assisté à cette séance. Je parlais uniquement des propos tenus ici par le commissaire Magee qui a dit qu'on demandait une nouvelle réduction de 100 employés mais, je le répète, cela ne s'appliquait pas au comité des transports ferroviaires. Il y aura peut-être des ajustements, mais il s'agissait d'un chiffre global.

[*Texte*]

The Chairman: Thank you, Mr. Campbell.

Mr. Baker, then Mr. Lewis.

Mr. Baker (Gander-Twillingate): Mr. Chairman, I have one technical question to ask. Before I do, I just want to make a couple of comments in response to a question from my honourable friend to my left a few moments ago. Mr. McLeish and the Minister made reference, when we talking about safety, to the fact that no real action was taken by the government that endangered the safety of the travelling public.

• 1130

Well, Mr. Minister, I would seriously question that in light of the decision taken in June of this summer, which meant that a large percentage of the airports in the Province of Quebec and a very large percentage of the airports in Western Canada, as well as Eastern Canada, the smaller airports, were, in fact, hot-wired in so far as the lighting on he runways was concerned. The practice of hot-wiring, Mr. Minister, is a very serious practice because one of the designated duties of air radio operators is the monitoring of these lights, approach lights, runway lights, and to have complaints from pilots—I imagine it would be on record and perhaps the Minister or Mr. McLeish could check the record to see if there have been complaints of blinding lights during clear nights, and of not enough lighting during adverse weather conditions, when landing at these smaller airports. The practice of hot-wiring, of bringing in an electrician and taking the wire around the board that the air radio operator sits at, which means that it is set on a permanent setting of 3 when there are 5 settings, I believe should be investigated.

Furthermore, the Minister referred to the safety factor, but since he has taken office—and Mr. Minister, I know you are not responsible for the directive that was issued to your department because it came from Treasury Board—each airport manager throughout Canada had to sit down two months ago and try to figure out how he was going to cut based on that flat across-the-board statement made by Treasury Board. The manager had to figure how he was going to work it so that he would only have X-number of employees on, so he had to sit down and figure out, "well all right we can use this runway right here as the prevailing runway so we will not have a 2 percentage cutback in other parts of our administration." I think the Minister knows what I am talking about with the 2 per cent cut that each airport manager received about two months. I respect the Minister for having that decision reversed in a great many airports—I believe in the airport in my riding—but certainly I do not think that airport managers should be placed in that situation of having to cut back as they were forced to or as they were told to some two months ago.

Now, the question, Mr. Minister, that I wanted to ask you is, are you aware, sir, first of all, that your department is owed some $10 million by three U.S. airlines? You are nodding your head; you are totally aware of it. I admire you for that; that is something I did not think you were aware of. Well, Mr. Minister, my question relates to where these accounts appear in the estimates. Pan American World Airways, Trans World Airlines Inc. and Seaboard World Airlines Inc., presently owe

[*Traduction*]

Le président: Merci, monsieur Campbell.

Monsieur Baker suivi de M. Lewis.

M. Baker (Gander-Twillingate): Monsieur le président, j'ai une question technique à poser. Auparavant, je tiens à faire quelques remarques en réponse à la question posée il y a quelques instants par mon honorable ami de gauche. A propos de la sécurité, M. McLeish et le ministre ont dit que le gouvernement n'avait pas véritablement agi de manière à compromettre la sécurité des voyageurs.

Monsieur le président, j'aurais tout lieu de le contester à la lumière de la décision prise en juin dernier et qui signifiait que dans un grand nombre des petits aéroports du Québec ainsi que de l'ouest et même de l'est du Canada, les pistes ne sont pas correctement éclairées. Le branchement des lumières monsieur le ministre, est un problème très fréquent car l'une des tâches des opérateurs-radios est de régler l'éclairage, les feux d'approche, le balisage lumineux des pistes. Le ministre ou M. McLeish pourrait sans doute vérifier les documents, car il en existe certainement, pour voir si les pilotes se sont plaints de ce qu'en atterrissant dans ces petits aéroports, l'éclairage était aveuglant par temps clair ou insuffisant par mauvais temps. Je crois qu'il y aurait lieu d'enquêter sur la méthode qui consiste à faire venir un électricien et à faire contourner la console à laquelle est assis l'opérateur-radio, le branchement étant réglé en permanence sur la position trois alors qu'il existe cinq positions.

De plus, le ministre a parlé du facteur de sécurité, mais depuis qu'il est entré en fonction—certes, monsieur le ministre, je sais que vous n'êtes pas responsable de la directive qui a été transmise à votre ministère puisqu'elle émanait du Conseil du Trésor—mais il a fallu que tous les directeurs d'aéroports du Canada essaient de trouver, il y a deux mois, la manière d'effectuer la réduction générale ordonnée par le Conseil du Trésor. Il a fallu que ces directeurs tirent des plans sur la comète pour qu'il ne reste plus que X employés; on a donc probablement décidé de se servir surtout de telles pistes pour éviter une réduction de 2 p. 100 dans d'autre secteurs de l'administration. Le ministre, j'en suis sûr, sait à quoi je fais allusion en parlant de la réduction de 2 p. 100 ordonnée il y a environ deux mois aux directeurs d'aéroport. Je suis content que le ministre ait annulé cette décision dans bien des aéroports donc celui de ma circonscription; toutefois, il me paraît anormal que les directeurs d'aéroports aient à effectuer des réductions comme celles auxquelles on les a forcé ou qu'on leur a ordonné il y a à peu près deux mois.

Voici donc la question que je voulais vous poser, monsieur le ministre: tout d'abord, savez-vous que trois compagnies aériennes américaines doivent environ 10 millions de dollars à votre ministère? Vous hochez la tête; vous le savez donc parfaitement. Je vous admire; j'ignorais que vous étiez au courant. Je voudrais savoir où se trouvent ces comptes dans le budget. Pan American World Airways, Trans World Airlines Inc et Seabord World Airlines Inc doivent actuellement 10 millions de

[*Text*]

your department some $10 million for en route fees as well as telecommunications fees, as well as polar route fees—I am not interested in the polar route fees at all because they do not relate to my area. Now, these three airlines have paid to your department in the last four years some $23 million. They paid to your department $14 million—just these three airlines—since 1975 for en route fees. They paid over $9 million for the telecommunications fees. Apart from that they owe you some $10 million.

Well, Mr. Minister, when you talk about supporting airports or self-supporting airports and airports that are in the red—and Mr. McLeish, even before you took power, sir, I was examining commissions to run airports in the country—certain airports have been designated. If you add up what some of these so-called airports in the red make through their air radio operations and their ATC operations, you will come up with a different figure than Mr. McLeish is saying, or the department says in the estimates is the cost recovery level of that particular airport. In other words, what I am saying is this: you can take an airport, and I am asking Mr. McLeish, if these fees which do not appear to my examination in the discussions that are taking place right now, you take an airport which has air radio operators, which has ATC operators—and I just listed three airlines—who give a revenue to your department—all right?—and when you look at the balance sheet for that airport, all you see is the expenditures and then the revenue generated by the terminal, in other words, the landing fees. You do not see the amount that is brought in by the case that I just referred to you of the three airlines. Do you understand what I am saying, Mr. McLeish? In other words, when we go into the new system of having the commission, will all of the expenditures and the revenues of that airport be taken into account in establishing the exact revenue and expenditure position of that airport? Because if it is, then it will seriously change what is on the books for several of these airports that you have under consideration.

• 1135

The Chairman: Thank you, Mr. Baker.

Mr. Mazankowski: I hope, Mr. Chairman, Mr. Baker has kept track of the number of questions he has asked.

The Chairman: It was a nine-minute commentary.

Mr. Mazankowski: There are a number of points. I will comment on some of them and Mr. McLeish I am sure will want to comment on a number as well.

The Chairman: Briefly, I trust, Mr. Minister.

Mr. Mazankowski: First of all I have to say this, Mr. Chairman. The charges that the member has spoken of are very, very serious. I would hope that he is in a position to substantiate those, because . . .

Mr. Baker (Gander-Twillingate): Hot wire.

Mr. Mazankowski: Hot wire. Because I would consider that to be a very serious charge, and knowing the hon. member as I do, I am sure that he speaks with some degree of authority

[*Translation*]

dollars à votre ministère pour les frais d'escale et de télécommunication ainsi que pour le survol du pôle. Les droits de survol du pôle ne m'intéressent pas car cela n'a rien à voir avec ma région. Ces trois compagnies aériennes ont versé 23 millions de dollars environ à votre ministère au cours des 4 dernières années. Pour les frais d'escale, elles vous ont versé 14 millions de dollars—c'est-à-dire uniquement ces trois compagnies aériennes. Elles vous ont payé plus de 9 millions de dollars pour les frais de télécommunication. Elles vous doivent encore environ 10 millions de dollars.

Vous parlez, monsieur le ministre, des aéroports dont le budget est équilibré et de ceux qui sont en déficit—avant que vous entriez en fonction, monsieur McLeish, je me suis penché sur les commissions pour l'administration des aéroports du pays—certains aéroports ont été désignés. Si l'on ajoute ce que les aéroports déficitaires gagnent sur leurs opérations radio et de contrôle aérien, on obtiendrait un chiffre tout différent de celui cité par M. McLeish et tout différent aussi des montants cités par le ministère dans le budget comme étant le montant des fonds recouvrés par ces aéroports. Or jusqu'à présent, on n'a pas fait état de ces revenus en parlant des aéroports qui ont ordinairement un service de contrôle aérien, lequel rapporte de l'argent. Les bilans de ces aéroports font état uniquement des dépenses et des recettes provenant des droits d'atterrissage, tandis que les autres recettes que je viens d'évoquer sont passées sous silence. Vous me suivez bien, monsieur McLeish? Lorsque la commission entrera en fonction, tiendra-t-on compte de la totalité des recettes et dépenses d'un aéroport de façon à tenir un bilan exact des recettes et dépenses? Si on procède de la sorte, les bilans de ces aéroports changeront très sensiblement.

Le président: Merci, monsieur Baker.

M. Mazankowski: J'espère que M. Baker a fait une liste des questions qu'il a posées.

Le président: Il a pris neuf minutes.

M. Mazankowski: Je répondrai à certaines questions, M. McLeish répondra à d'autres.

Le président: J'espère que vous serez bref, monsieur le ministre.

M. Mazankowski: Les accusations du député sont extrêmement graves. J'espère donc qu'il est en mesure de prouver leur bien-fondé.

M. Baker (Gander-Twillingate): Et l'éclairage.

M. Mazankowski: Oui, l'éclairage. Vu la gravité de l'accusation, et connaissant le député, je suis sûr qu'il n'a pas parlé

[*Texte*]

when he has made that statement, and I would hope that he will be able to provide us with sufficient evidence to back that up.

The member referred to the matter of an indebtedness by three or four foreign carriers in the matter of en route fees and transatlantic charges. That has been under dispute for quite some time. It was before the courts and the Federal Court of Canada I believe ruled in favour of the government and that has since been appealed, I understand. The reason that it is not in the estimates is very simple. The estimates are authorities to spend. This is a liability and if it appeared anywhere, I would presume it would appear in the public accounts, perhaps as an asset. I am not sure to what extent it could be considered an asset, given the fact it is still before the courts.

With respect to the matter of cutbacks as it relates to the airports, the administration of airports, and the implication that such cutbacks may constitute an impairment to safety, I want to clearly dispel that implication, because while there have been freezes imposed and while there has been a close look taken with respect to manpower resources in the interests of providing a lean and efficient administration—and I am sure Mr. Baker does not agree with that—in the interests of providing a lean and efficient administration it has not been the policy of this government to be so lean and so skimpy that it would impair the adequate levels of safety and security. I have personally unfrozen funds without any question, without any question whatsoever, in which the matter of failure to spend such funds would constitute any impairment to safety. And I want to make that very clear to the honourable member and to all honourable members because I consider the safety and security in the air, on land and on sea as one of my paramount responsibilities. I know of no case, Mr. Baker, where I have denied the department the authority to spend money when it involved the safety and security of people and goods.

• (1140)

With respect to the reference to the establishment of commissions to operate airports, Mr. Baker, there have not been any designated airports to be set up as commissions. It was simply a task force study that was conducted by the previous administration, looking at different techniques and different ways and means in which we might operate our airports.

The concept of a local commission with some local autonomy, I must say, has some appeal to me. This is being explored. As a matter of fact there are one or two airports that are keenly interested in becoming involved in an administration which would set up a local airport commission. But there has not been any designation by the department.

We will certainly work with any city or transportation authority who has expressed the desire to work towards the establishment of a commission and we would facilitate that development in any way we can because we think it would be a very useful experiment, but it is not by unilateral decree.

Mr. McLeish may have some response in terms of protective values and with respect to the allocation of funds arising from

[*Traduction*]

en l'air, j'espère donc qu'il pourra nous donner des preuves de ce qu'il avance.

Le député a invoqué les montants dûs par trois ou quatre compagnies aériennes étrangères pour les frais d'escale et de survol. Cette question est en litige depuis tout un temps déjà. La Cour fédérale qui en a été saisie s'est prononcée en faveur du gouvernement, décision dont il a déjà été fait appel. Si ces montants ne figurent pas dans le budget, c'est pour la bonne raison que le budget contient des autorisations de dépense. Or ceci fait partie du passif; si on devait faire figurer ce montant, ce serait sous l'actif des comptes publics. Je ne suis pas certain que ce montant puisse être considéré comme un actif, le fait étant encore devant les tribunaux.

En ce qui concerne les restrictions imposées aux aéroports, restrictions qui seraient susceptibles de nuire à la sécurité, c'est faux, car si on a effectivement essayé de réaliser des économies en réduisant les frais d'administration, je suis sûr que M. Baker n'ira pas jusqu'à dire que le gouvernement irait jusqu'à économiser de l'argent en mettant en danger la sécurité des passagers. J'ai d'ailleurs débloqué certains fonds sans poser la moindre question, lorsqu'il s'est avéré que ce blocage risquait d'être préjudiciable à la sécurité. J'insiste là-dessus, car la sécurité dans les airs, sur terre et sur mer est une de mes principales responsabilités. Vous ne pourrez pas, M. Baker, me citer un seul cas où j'ai interdit au ministère d'engager des crédits lorsqu'il s'agissait de la sécurité des passagers ou des marchandises.

En ce qui concerne les commissions qui seraient chargées d'exploiter les aéroports, aucun aéroport n'a encore été désigné. Il s'agit simplement d'une étude effectuée par un groupe de travail spécial à la demande du gouvernement précédent, en vue d'étudier différentes méthodes de gestion des aéroports.

Le principe d'une commission locale jouissant d'un certain degré d'autonomie ne me déplaît guère. Nous sommes en train d'étudier cette possibilité. Un ou deux aéroports nous ont déjà fait savoir qu'ils aimeraient beaucoup participer à une expérience de ce genre. Mais jusqu'à présent, aucun aéroport n'a encore été désigné.

Nous prêterons notre concours à toute ville ou administration des transports qui exprimerait le désir de créer ce genre de commission. Et nous les appuierions dans toute la mesure du possible, étant d'avis que l'expérience serait très utile, à notre sens. Mais les choses ne se font pas par décret unilatéral.

M. McLeish pourra vous ajouter d'autres détails concernant les mesures de protection et les recettes qui proviendraient des services en cours de vol et des systèmes de navigation.

[*Text*]

the potential of funds from enroute services and navigational systems.

The Chairman: Mr. McLeish.

Mr. McLeish: Thank you, Mr. Minister. Mr. Chairman, the question of hot-wiring is one that I will look into immediately. We have in fact changed the location of the switch panels at some airports in order to make them available, when radio operators are not present, to other Transport employees to operate the lights when that is required in the name of safety. Now, I will look into the hot-wiring allegations. I would certainly appreciate any information you could give me that would assist me in following this up.

As the Minister indicated with respect to cutbacks at airports, this was feared by many of our airport managers because we were undergoing a freeze and, as the Minister indicated, that freeze of personnel at airports has been relaxed and I think everything is back to normal. I am quite sure of this.

Concerning the fees owned by the three carriers, the courts in November of 1978 ruled in our favour, as the Minister indicated. These fees customarily have been paid under protest by the carriers involved and the degree of delinquency at the moment appears to be about $4 million approximately. That is normally collected through an arrangement with the United Kingdom, the Civil Aviation Authority in the United Kingdom. If there were to be any further difficulties in collecting these fees then further proceedings through the United Kingdom might be necessary. There has also been some indication of activity by the carriers to dispute the ruling and that is being examined at this time.

Mr. Baker (Gander-Twillingate): Mr. Chairman, it is actually $10 million because it is $4 million up to March 31, 1977, what is owed up to January 31, 1979 is 8.1 . . .

The Chairman: Sorry, Mr. Baker.

Mr. McLeish: With respect to your question relating to the airport task force, I think the Minister has answered the status of that but I would point out that the question is annual fees. We are obliged by Treasury Board directive at this time to include the cost of terminal services in the airports and this we are doing. However, the task force in its examination of the whole question of the financing of airports has recommended that such charges not be assessed against airports under the commission concept. That is still under deliberation and consultation with the provinces and the airport users, and it will be fully debated before we make our recommendations to the Minister.

• 1145

The Chairman: Thank you, Mr. McLeish. Mr. Lewis and then Mr. Turner—and Mr. McLean, so be very brief, please.

Mr. Lewis: Mr. Chairman, I have a very brief question, through you to the Minister. My riding is north of Toronto and outside the general area of the larger airports. I am concerned about small airports throughout this country. They

[*Translation*]

Le président: Monsieur McLeish.

M. McLeish: Merci, monsieur le ministre. La question de l'éclairage des pistes fera l'objet d'une enquête immédiate. Nous avons déjà changé l'emplacement des panneaux de commande dans certains aéroports, de façon à ce que, en l'absence des opérateurs radio, d'autres employés du ministère des Transports puissent assurer l'éclairage des pistes lorsque c'est nécessaire pour la sécurité. Je vais donc étudier cette question de l'éclairage. Je vous serais à ce propos reconnaissant de tout renseignement que vous pourriez me faire parvenir pour m'aider dans cette enquête.

Ainsi que le ministre vous l'a expliqué, les directeurs de nos aéroports ont exprimé leur inquiétude suite aux restrictions budgétaires; or les restrictions relatives au personnel des aéroports ont depuis lors été réduites, et tout est revenu à la normale, je crois, ou plutôt j'en suis sûr.

En ce qui concerne les redevances dues par trois compagnies aériennes, les tribunaux se sont prononcés en notre faveur en novembre 1978, ainsi que le ministre l'a expliqué. Ces compagnies ont toujours prétendu que les redevances n'étaient pas dues et actuellement, elles doivent environ 4 millions de dollars. Normalement, ces montants sont perçus aux termes d'un accord conclu avec la *Civil Aviation Authority* de Grande-Bretagne. Si le recouvrement de ces redevances se heurte à de nouvelles difficultés, il va falloir envisager d'autres mesures avec la Grande-Bretagne. Ces compagnies aériennes semblent d'ailleurs décidées à interjeter appel et le fait est actuellement à l'étude.

M. Baker (Gander-Twillingate): Ce montant s'élève en réalité à 10 millions de dollars, 4 millions étant exigibles au 31 mars 1977, et 8.1 millions de dollars au 31 janvier 1979.

Le président: Désolé, monsieur Baker.

M. McLeish: Le ministre a déjà fait le point en ce qui concerne le groupe de travail pour les aéroports; il me suffit donc d'ajouter qu'il s'agit de redevances annuelles. Nous faisons application d'une directive du Conseil du Trésor, le coût des services des terminaux doit figurer dans le bilan des aéroports, et c'est ce que nous faisons. Toutefois, ayant examiné l'ensemble du problème du financement des aéroports, il a recommandé que ces coûts ne soient pas imputés aux aéroports dans l'éventualité de la mise sur pied de ces commissions. La question est toujours à l'étude avec les autorités provinciales et les utilisateurs des aéroports et devraient être étudiée en détail avant que nous puissions soumettre nos recommandations au ministre.

Le président: Merci, monsieur McLeish. La parole est maintenant à M. Lewis qui sera suivi par M. Turner et McLean. Je vous demanderai d'être bref.

M. Lewis: J'ai une brève question à poser au ministre. Ma circonscription est située au nord de Toronto et en-dehors de la région où se trouvent les grands aéroports. Ce qui me préoccupe par contre, ce sont les petits aéroports. Ils jouent un rôle

[*Texte*]

play a part in the economic base of an area, in that they are used to bring in parts, to bring in executives, to bring in people, not so much on a pleasure basis—although that does play a part in it—some of them are used for small routes. Does the department, the ministry, carry on ongoing studies as to the feasibility of present airports? Are there funds available? Is there a program of doing feasibility studies for new airports in small areas, and are there funds available for construction of airports in small areas?

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I welcome the intervention of the honourable member. I think on many occasions general aviation is looked upon in some quarters as a luxury, rather than a necessity. General aviation does provide a much-needed service to many areas, and without it I think our country would be very well served.

The department, in recognition of the importance of general aviation, has commissioned a study to look into all elements of general aviation in this country and whether, in fact, it is paying its fair share or whether it is not paying enough. I think it is fair to say that we look upon general aviation with a great degree of sympathy.

With regard to airports, particularly airports that provide services to general aviation, our priority is titled towards improving air navigational aids and systems. The Community Airport Development Program, which had been in existence for a number of years, expired. We have not remade the Community Airport Facilities Program primarily because we have felt that it was our responsibility to upgrade and enhance the navigational aids and systems rather than to establish more airports. So the onus is, to a large extent, being increasingly accepted by the provinces, indeed, many provinces have engaged in the contruction of airports and it has been done in joint consultation with the federal government. We have participated, but primarily in the area of the navigational aids and systems.

That is the current policy stance and I think it will remain that way until such time as we can see our way clear to provide additional resources. The whole question is one that is very topical within our department at this particular time. Mr. McLeish may have something further to add.

Mr. McLeish: Mr. Mazankowski, I think you have really provided all the necessary information to the questioner.

Mr. Lewis: Thank you.

The Chairman: I am sorry; are you finished?

Mr. Lewis: That is fine. I just had the one question.

The Chairman: Thank you, Mr. Lewis. Mr. Turner and then Mr. McLean.

Mr. Turner: Mr. Mazankowski in the House and in the Committee you recently stated that high priority would be given to a transportation of dangerous goods act. How high on the priority list is this bill?

Mr. Mazankowski: It is very high, Mr. Turner.

Mr. Turner: How high?

[*Traduction*]

important dans la situation financière de la région où ils se trouvent vu qu'ils servent au transport des pièces de rechange et au transport des passagers, et je pense plutôt aux hommes d'affaires et non pas tellement aux gens qui voyagent pour leur plaisir. Le ministère étudie-t-il la vertabilité des aéroports existants? Dispose-t-il de fonds suffisants? Envisagez-vous la possibilité de mener des études de rentabilité en vue de la création de nouveaux aéroports dans de petites agglomérations et disposez-vous des fonds nécessaires pour pareille entreprise?

M. Mazankowski: Je suis heureux de pouvoir répondre à l'intervention du député. On a trop souvent tendance à considérer l'aviation comme un luxe. Or l'aviation fournit un service essentiel à de nombreuses régions qui, faute de ces services, éprouveraient de graves difficultés.

Étant donné, l'importance de l'aviation, le ministère a fait faire une étude sur tous les éléments de l'aviation au Canada en vue de déterminer s'il avait la partie des frais qui lui incombent. Je vous ferai remarquer que le ministère a une vue très positive du transport aérien.

Pour ce qui est des aéroports non spécialisés, nous cherchons en priorité à améliorer les systèmes de navigation aérienne. Le programme communautaire de développement des aéroports, qui a existé pendant plusieurs années, est terminé. Si ce programme n'a pas été reconduit c'est parce que nous estimons qu'il nous incombe d'améliorer les systèmes d'aide à la navigation plutôt que ce créer de nouveaux aéroports. C'est pourquoi les autorités provinciales ont maintenant pris la relève en ce qui concerne la construction de nouveaux aéroports, ce qui se fait d'ailleurs après consultations avec les autorités fédérales. Notre participation se borne essentiellement au domaine des systèmes de navigation.

Telle est la politique actuellement en vigueur, et elle le restera jusqu'à de nouveaux crédits auront été dégagés. Tous les aspects de la question sont actuellement à l'étude au ministère. McMcLeish a peut-être quelque chose à ajouter à ce que je viens de dire.

M. McLeish: Je pense, monsieur Mazankowski, que vous avez dit tout ce qu'il y avait à dire à ce sujet.

M. Lewis: Merci.

Le président: Vous avez terminé?

M. Lewis: Oui. Je n'avais qu'une seule question.

Le président: Merci monsieur Lewis. Monsieur Turner et ensuite M. McLean.

M. Turner: Vous avez dit, monsieur Mazankowski, tant à la Chambre qu'au comité, que le dépôt d'un projet de loi sur le transport des produits dangereux est pour vous prioritaire. Quelle priorité lui attribuez-vous?

M. Mazankowski: Il occupe une des premières places sur ma liste des priorités.

M. Turner: Et plus précisément?

Mr. Mazankowski: I will repeat for about the twentieth time that the bill is going to be introduced in the next week or 10 days. I am not sure how much higher it can be than that.

• 1150

Mr. Turner: Are you aware that in your own department magazine in an article entitled «Mr. Mazankowski discusses his priority in Canadian transportation,» there is no mention of a new transportation dangerous goods act as a high priority. They are listed here and it is not mentioned anywhere in that article.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, it was a high priority with the former government, and we supported the principle objectives of the bill. It has been in the development stage over the last six or seven years. It is not a new bill. It is a bill that has been kicking around for—introduced in the House of Commons on three different occasions and it will certainly be introduced again. I regret that it was not included in that particular document, but it was a priority then and it is a priority now.

Mr. Turner: Did the Mississauga rail wreck bring this act to the top of the priority list?

Mr. Mazankowski: No, it did not.

Mr. Turner: Are you aware that under the present National Transportation Act the Minister has the power to act without waiting for the results of any inquiry in air, rail and shipping accidents?

Mr. Mazankowski: Yes, I am aware of that. I have acknowledged it and said that we would be prepared to act.

Mr. Turner: Now, I will go to London, Ontario. Recently, in the last two or three years, the runways were lengthened and brought up to the top standards in order to handle all aircraft in use today. Have you any future plans as far as radar and the new lighting system to be applied to this airport, and what is the reason for this upgrading?

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, could I ask Mr. McLeish to comment on that? I do not have that information.

The Chairman: Mr. McLeish.

Mr. McLeish: I am sorry, with respect to lighting at London I do not have the answers. Yes, we have in our forecast radar to be located at London to assist with the management of traffic from the Toronto centre.

Mr. Turner: Is there any truth to the rumour that you hear that some international flights other than Air Canada and Canadian Pacific Airlines will use the London airport in the not too distant future due to the overcrowding of the Malton airport?

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I am not sure whether Mr. Turner wants international aircraft landing in London or not.

Mr. Turner: We will take them. Yes.

Mr. Mazankowski: You will. Well, that is very encouraging in order to even out the flow of traffic around this country.

M. Mazankowski: Je répète pour la 20ème fois que ce bill va être présenté la semaine prochaine ou dans les 10 jours. Je ne crois pas qu'on puisse donner de plus hautes priorités que celle-là.

M. Turner: Savez-vous qu'il y a eu un article, publié dans un magazine de votre ministère, qui était intitulé: «M. Mazankowski expose ses priorités dans le domaine des transports au Canada», et qu'on n'y mentionne pas comme grande priorité cette nouvelle loi sur le transport des produits dangeureux.

M. Mazankowski: Je dirais, monsieur le président, que déjà le précédent gouvernement en avait fait une de ses priorités et que nous étions en faveur des objectifs de ce bill. Cela fait déjà six ou sept ans que le bill est à l'étude; l'affaire n'est donc pas nouvelle. Ce bill a déjà été présenté à la Chambre des communes en trois occasions différentes et il sera très certainement présenté à nouveau. Je regrette que cela ne se trouve pas indiqué dans ce magazine mais le fait est qu'il constituait déjà une priorité alors et qu'il constitue toujours une priorité.

M. Turner: Est-ce que cet accident de chemin de fer de Mississauga vous a poussé à faire de ce bill la priorité suprême?

M. Mazankowski: Non.

M. Turner: Savez-vous, qu'en vertu de la loi nationale sur les transports actuelle, le ministre a le pouvoir d'agir sans attendre que sortent les résultats d'une enquête sur des accidents survenus dans le domaine aérien, ferroviaire ou de la navigation?

M. Mazankowski: Oui, je suis parfaitement au courant de la chose et j'ai indiqué que nous étions prêts à agir.

M. Turner: Je reviens donc à la question de London. Très récemment, soit ces deux ou trois dernières années, on a prolongé les pistes d'atterrissage au maximum afin de pouvoir prendre en charge tous les appareils utilisés actuellement. Est-ce que vous avez des plans pour installer dans cet aéroport le radar et un noveau système de feux d'atterrissage? Pourquoi avez-vous amélioré ces installations?

M. Mazankowski: Je n'ai pas ces renseignements, aussi vais-je demander à M. McLeish de vous répondre.

Le président: Monsieur McLeish.

M. McLeish: Je m'excuse, mais pour les feux à London, je ne puis vous dire quelle est la situation; nous avons certainement prévu l'installation du radar à London afin d'aider à soulager le trafic à Toronto.

M. Turner: Doit-on croire à cette rumeur qui indique que, vu la surcharge à l'aéroport de Malton, on ferait appel à l'aéroport de London pour prendre certains vols internationaux autres que ceux d'Air Canada et du CP?

M. Mazankowski: Je ne sais pas si M. Turner désire qu'il y ait des vols internationaux qui aboutissent à London.

M. Turner: Nous sommes prêts à les accepter.

M. Mazankowski: Oui? C'est une bonne nouvelle car nous pourrons alors égaliser le trafic au Canada. La plupart des

[*Texte*]

Most people do not like airplanes landing in their cities. But I will certainly consider the representation, Mr. Turner.

Mr. Turner: What rules and regulations apply to the regional carrier, Great Lakes, as far as passenger service is concerned?

Mr. Mazankowski: Well, could you be a little more specific. I am not sure . . .

Mr. Turner: Well, if you take the direct flight from London to Ottawa and you are supposed to be here around 9.15 in the morning, they dump you off at Toronto airport and say this flight is cancelled and you are strictly on your own. You go to the Air Canada desk and nobody knows what is going on. If you arrange your flight to attend a meeting in Ottawa at 10:30 and you are in Toronto, you arrive here approximately at 12, or 12:30.

Mr. Mazankowski: I wonder, Mr. Chairman, if Mr. Turner registered that sort of evidence with the CTC who are really responsible for ensuring that the kind of service that is required under their licensing arrangement is in fact provided.

Mr. Turner: I sent a letter and I am still waiting for the answer.

Radio operators are almost two years without a contract and recently Treasury Board made a lower offer than previously made and this offer is below the cost of living. How in the world do you expect anybody to make a settlement?

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I am not involved in the negotiations on behalf of Treasury Board. My responsibility is ensuring that adequate levels of safety and security are provided, and that is the extent of my involvement. I would suggest that Mr. Turner attend a committee where the President of the Treasury Board is a witness and perhaps he could address that question to him.

Mr. Turner: Maybe you should be involved. Do you talk to the President of the Treasury Board to made sure that he is bargaining in good faith?

Mr. Mazankowski: Yes, I have talked to the President of the Treasury Board on this very important matter, and I do not treat this very lightly. I think it has to be remembered. But I would rather not get drawn into the negotiations. The route selected by the radio operators was, I believe, conciliation. They rejected majority conciliation report, which was signed by a representative of their own union, and that offer, as I understand it, has been advanced to radio operators. They have not accepted it and I understand negotiations are still going on.

• 1155

Mr. Turner: Some of these top Treasury Board officials make $50,000, $55,000, $60,000 a year. It is the easiest thing in the world when they are making that kind of money to say to the little guy, you are only entitled to 50¢ an hour, or something like that. This is what is wrong. Maybe the Minister should be involved in the negotiations. Maybe we would not

[*Traduction*]

gens ne sont pas d'accord pour que les avions aterrissent dans leur ville; mais je vais certainement prendre votre requête en considération, monsieur Turner.

M. Turner: Quelles sont les règles et règlements qui s'appliquent au transporteur régional Great Lakes dans le cadre de son service-passager?

M. Mazankowski: Pourriez-vous préciser votre question, car je ne suis pas sûr, . . .

M. Turner: Prenons le cas d'un vol direct de London à Ottawa: vous êtes censé arriver aux environs de 09 h 15 mais, en cours de route, on vous débarque à l'aéroport de Toronto et on vous prévient que le reste du vol est annulé. Vous restez en plan et vous vous adressez au comptoir d'Air Canada mais personne n'est au courant de la situation. Si vous aviez l'intention de participer à une réunion à Ottawa à 10 h 30 et que vous êtes encore à Toronto vous n'arriverez probablement qu'aux environs de midi ou de midi trente.

M. Mazankowski: Je me demande si vous avez fait part de ce fait, monsieur Turner, à la Commission canadienne des transports qui est l'organisme devant assurer, dans le cadre des émissions de permis, que ce genre de service soit rendu.

M. Turner: Je lui ai envoyé une lettre et j'attends toujours la réponse.

Cela fait presque deux ans que les opérateurs radio n'ont plus de contrat et récemment le Conseil du trésor leur a présenté une offre plus basse que la précédente, offre qui s'établit en-dessous du coût de la vie. Comment vous attendez-vous alors à ce qu'il y ait accord?

M. Mazankowski: Je ne m'occupe pas de négocier pour le compte du Conseil du trésor. Mes responsabilités se limitent à m'assurer que nous fournissons la sécurité nécessaire, voilà tout mon mandat. Je vous conseillerais, monsieur Turner, d'assister à un comité où le Conseil du trésor comparaît comme témoin et peut-être que vous pourrez alors lui poser cette question.

M. Turner: Peut-être que vous devriez vous occuper de cette question. Est-ce que vous ne pourriez-pas parler au président du Conseil du trésor et lui demander de s'assurer que les négociations soient faites en toute bonne foi?

M. Mazankowski: Justement, j'ai discuté avec le président du Conseil du trésor de cette question de toute première importance car je prends les choses très au sérieux. Croyez-moi, je prends les choses très au sérieux. Mais je ne voudrais pas me lancer dans les négociations. Les opérateurs radio ont choisi la voie de la conciliation et ont rejeté le rapport majoritaire de conciliation qui avait été signé par un représentant de leur syndicat et l'offre qui avait, si je comprends bien, été faite aux opérateurs radio. Ils n'ont pas accepté ce rapport et je crois comprendre que les négociations sont toujours en cours.

M. Turner: Certains de ces principaux fonctionnaires du Conseil du Trésor ont des salaries de $50,000, $55,000 et $60,000 par année. C'est bien facile, lorsqu'on a ces salaires, de dire aux gagne-petit qu'ils n'ont le droit que de recevoir 50 c. l'heure ou quelque chose du genre. Voilà ce qui ne vas pas dans cette affaire. Peut-être que le ministre devrait s'occuper

[*Text*]

have the problems; because I will say, Mr. Minister, you have a lot of heart; and that is what we need in wage negotiations.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I think the honourable member recognizes that when there is a change of government you do not necessarily change the employees of government. Basically, we have the same people doing that job as the former administration did.

Mr. Deniger wants to eat up a lot of time in the Committee and then he wants to get his shots in by prompting his members next to him.

Mr. Turner: I do not need any prompting.

Mr. Mazankowski: I know that, Mr. Turner.

The Chairman: Nor does the Chairman.

Mr. Turner, this is your last question.

Mr. Turner: In Toronto you made a speech stating that on November 5 you were going to improve safety standards. Okay. Now we have more planes, more pilots; and Treasury Board are asking for a reduction of staff, and we are still in this age of more planes and more pilots every day. How are you going to increase and improve safety standards and still have Mr. Sinclair's wishes of cutting the staff at the same time?

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I think I answered that question. I think it was confirmed and concurred in by the Air Administrator, who simply reaffirmed that what I had stated was in fact correct.

The Chairman: Thank you, Mr. Turner.

Mr. McLean.

Mr. McLean: Mr. Chairman, I would like to follow up the direction in which Mr. Lewis was heading. The Minister was speaking about upgrading existing airports. I would like to ask, if I could, what is the situation in the Waterloo-Wellington airport, which has, as I understand it now, one of the most dramatic increases in traffic in small aircraft, and proposals for an industrial development beside it? At what stage are negotiations on increasing runway lengths, and the installation of ILS?

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I would have to take that question as notice, unless Mr. McLeish has some information readily available. I can certainly get that information to you directly, or table it with the Committee.

Mr. McLean: I would be happy about that. What prompts the question is that my information is the matter, while needing the improvement and agreement for the extension, is now bogged down over whether or not—the regional solicitor says a municipal by-law is just as effective as a federal zoning by-law. Evidently there is disagreement over this and the land-owning, not over the principle of increasing this. One becomes concerned about safety, with the factor of the volume of use around that area.

[*Translation*]

des négociations et alors peut-être que nous n'aurions pas ces difficultés, car je dois reconnaître, monsieur le ministre, que vous avez beaucoup de cœur et c'est ce dont on a besoin dans les négociations salariales.

M. Mazankowski: Je pense que l'honorable député se rend compte que lorsqu'on change de gouvernement, on ne change pas nécessairement les employés du gouvernement. Ceux qui travaillent pour nous sont fondamentalement les mêmes que ceux de l'administration précédente.

M. Deniger veut s'adjuger beaucoup du temps en Comité; et en plus, il veut pousser les députés près de lui à présenter ses propres suggestions.

M. Turner: Je n'ai pas besoin qu'on me souffle.

M. Mazankowski: J'en suis bien certain, monsieur Turner.

Le président: Et on n'a pas besoin non plus de pousser le président.

Monsieur Turner, ce sera votre dernière question.

M. Turner: A Toronto, vous avez dans votre discours du 5 novembre, indiqué que vous vouliez qu'on améliore les normes de sécurité. D'accord. Mais de nos jours, il y a plus de en plus d'appareils, de pilotes et pourtant le Conseil du Trésor demande qu'on réduise le personnel. Comment conciliez-vous l'amélioration des normes de sécurité avec le fait que M. Sinclair désire réduire votre personnel?

M. Mazankowski: Je crois avoir déjà répondu à cette question. L'administrateur des transports aériens a confirmé et soutenu ma déclaration en réaffirmant en fait que ce que j'avais dit était exact.

Le président: Merci, monsieur Turner.

Monsieur McLean, vous avez la parole.

M. McLean: J'aimerais continuer dans la même veine que M. Lewis. Le ministre nous parlait d'améliorer les installations dans nos aéroports et je voudrais vous demander quelle est la situation à cet aéroport de Waterloo-Wellington où, si je comprends bien, l'augmentation du nombre des petits appareils est immense et où, à côté, on est en train de promouvoir tout un secteur industriel? A quelle étape en sommes-nous des négociations en vue de prolonger les pistes d'atterrissage et d'installer un système d'atterrissage sans visibilité?

M. Mazankowski: Monsieur le président, il va falloir que je réponde plus tard à cette question à moins que M. McLeish puisse nous donner des renseignements. Je peux très certainement vous faire envoyer directement ces renseignements ou les faire déposer auprès du Comité.

M. McLean: J'en serais extrêmement heureux. Ce qui m'a poussé à vous poser cette question, c'est que, d'après les renseignements que j'ai reçus, d'une part on a besoin de ces améliorations et d'un accord pour la prolongation des pistes d'atterrissage; mais, d'autre part, toute l'affaire s'est embourbée parce que l'avocat du gouvernement régional a indiqué qu'il existe dans ce cas un règlement municipal qui a autant force de loi que le règlement de zonage fédéral. Naturellement, on ne conteste pas ce principe de l'agrandissement des installations mais on ne s'entend pas sur cette question de règlement

[*Texte*]

Mr. Mazankowski: Certainly we would be able to provide that information, Mr. McLean.

Mr. Chairman, I am not sure if this requires a quorum, but Mr. Towers did ask me to provide information on the annual level of subsidies provided by all levels of government to the various modes of travel in Canada, as well as the annual subsidy level provided by both government and the private sector. The information I have available is for the year 1975. It is the latest information readily available at the present time. An updated report could be forthcoming in the next few months.

As I promised Mr. Towers that I would provide the Committee with that information, I am prepared to turn it over to you, Mr. Chairman, and perhaps the Committee may want to dispose of it in the manner in which it sees fit.

Mr. Lumley: Just append it.

Mr. Mazankowski: Is there a French-language version of that?

There are versions in both French and English. The Clerk has a French version and this is the English version.

The Chairman: If it is the wish of the Committee I will ask the Clerk to distribute it to members of the Committee as opposed to having it as an appendix.

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Could we have one very brief question from Mr. Beattie? Then we will adjourn.

Mr. Beattie (Hamilton Mountain): Thank you, Mr. Chairman. It will be brief. I will just follow on the line of questioning of my colleague, Mr. Reid, on Hamilton Airport, if we could call it that. I would like to remind you, Mr. Mazankowski, that Hamilton is the third largest airport in the country in terms of take-offs and landings, way ahead of Mirabel and Winnipeg.

The Chairman knows very well the situation in Hamilton. He flew in there on Friday and could not land, and really the weather was not that bad. He had to go on to Toronto, resulting in about a three- or four-hour delay.

What I want to know is that approximately a year ago the then government made a firm commitment, according to the Minister of Transport, of a hundred million dollar expansion of an airport in Hamilton. He made that commitment and then right away called another environmental study. We have had something like 25 studies on that airport over the last 10 years. I do not know how many we have had on the environment but at this point we know the habitat of every bullfrog and reed in Wentworth County. That I do know. But still no decisions on the airport.

[*Traduction*]

et de propriété des terres. Entre-temps, vu l'importance du volume du trafic dans cette zone, on commence à se préoccuper des normes de sécurité.

M. Mazankowski: Il n'y a pas de doute qu'on pourra vous fournir ces renseignements, monsieur McLean.

Monsieur le président, je ne sais pas si nous avons besoin d'un quorum pour que je puisse indiquer, comme M. Towers me l'a demandé, quel est le montant annuel des subventions fournies par tous les échelons du gouvernement à chaque mode de transport au Canada, ainsi que le montant annuel des subventions fournies d'une part par le gouvernement et, d'autre part, par le secteur privé. Les renseignements dont je dispose sont ceux de l'année 1975 car ce sont les derniers disponibles. Il se peut qu'un rapport davantage à jour soit publié au cours des prochains mois.

Comme j'ai promis, monsieur Towers, que je fournirais au Comité ces renseignements, je suis prêt à vous les remettre, monsieur le président, et le Comité décidera de ce qu'il veut en faire.

M. Lumley: Il suffira de les annexer au procès-verbal.

M. Mazankowski: Y a-t-il une version en langue française?

Oui, il y a des versions en langue française et en langue anglaise; le greffier en a une en français et voici la version anglaise.

Le président: Si le Comité est d'accord, je vais demander au greffier de distribuer ces documents aux membres du Comité plutôt que de les annexer.

Des voix: D'accord.

Le président: Monsieur Beatty, vous pourrez poser une brève question, puis nous ajournerons.

M. Beattie (Hamilton Mountain): Merci, monsieur le président. Je serai bref et parlerai du même sujet que mon collègue, M. Reid, mais appliqué à l'aéroport d'Hamilton, si on peut le nommer ainsi. Je voudrais vous rappeler, monsieur Mazankowski, qu'au point de vue décollages et atterrissages, Hamilton se classe au troisième rang des aéroports du pays, c'est-à-dire bien avant Mirabel et Winnipeg.

Notre président est très au courant de la situation d'Hamilton, car il y a été vendredi dernier et son avion n'a pas pu atterrir alors que les conditions météorologiques n'étaient pas tellement mauvaises; il lui a fallu se rendre à Toronto, ce qui a créé un retard de 3 à 4 heures.

Il y a environ un an, le gouvernement d'alors, c'est-à-dire le ministre des Transports, s'était engagé fermement à depenser 100 millions de dollars pour l'expansion de l'aéroport d'Hamilton, et, tout de suite après cette décision, on a lancé une nouvelle étude sur les conditions de l'environnement. Cela fait au moins 25 études que l'on fait depuis dix ans au sujet de cet aéroport. Je ne sais pas combien il y en a eu sur l'environnement, mais pour l'instant, nous connaissons l'endroit où se trouve chaque grenouille et chaque roseau dans le comté de Wentworth; par contre, il n'y a toujours pas eu de décision prise au sujet de l'aéroport.

[*Text*]

I suspect at that time the study took place in order to get us past the election, which it did. I have looked through the estimates here and not only do I not see any money for Hamilton, I do not even see the name Hamilton mentioned in the whole book, as it relates to transport.

Mr. McDermid: It is a great airport.

Mr. Beattie (Hamilton Mountain): Because it is not mentioned in the estimates there, and in light of the fact that the Minister did say it was a firm commitment, I am wondering now—maybe Mr. Reid asked this question but I will ask it again—just what sort of priority is there, and can you tell me, of the three concepts, if it is a priority, just what concept are you giving serious consideration to?

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I think the hon. members know that the estimates that we are dealing with here today are not my estimates.

Mr. Beattie (Hamilton Mountain): I realize that.

Mr. Mazankowski: Maybe that answers the first part of your question.

Mr. Beattie (Hamilton Mountain): Yes, it does.

Mr. Mazankowski: I have been around the House of Commons for some 11 years and that airport has always been a matter that has been raised by members from the Hamilton area. Notwithstanding the fact that there may have been something less than a sincere commitment by virtue of the fact that the moneys are not provided for in the estimates, I can assure you, Mr. Beattie, that the Hamilton Airport is one of very high priority. It is actively being considered, and the concepts that were established and were considered by the former government are being reviewed and re-evaluated. That process is going on now. Upon the conclusion of that we hope we will be in a position to make an announcement.

I am not in a position at this particular time to indicate to you what concept it will be because that decision has not been finally made. But I want to say to you that we think we can develop an adequate airport facility there for less money than was promised by the former government. We think there are some environmental considerations that can be satisfied by taking a different approach, and it is in those areas that we are actively studying the matter. I am sure that I will not disappoint you, sir, and your colleagues in the Hamilton area, when the decision is finally made.

• 1205

The Chairman: Mr. Minister, I think that is a very positive note to end on.

Mr. Lumley: On a point of order.

The Chairman: A point of order, Mr. Lumley.

Mr. Lumley: I was going to wait until Mr. Beattie's question was finished. I would just like to advise the minister that a few minutes ago he was taking credit for the estimates in respect of man-years of the CTC. He cannot have it both ways with regard to the estimates.

[*Translation*]

Je suppose que l'on a lancé cette étude pour tuer le temps jusqu'à ce que l'élection ait eu lieu et c'est ce qui s'est produit. Après avoir examiné les prévisions budgétaires que j'ai ici, je constate que non seulement on n'y trouve aucun fonds destiné à Hamilton, mais qu'on n'y trouve même pas mentionné le nom d'Hamilton dans le cadre des transports.

M. McDermid: C'est tout un aéroport.

M. Beattie (Hamilton Mountain): Vu qu'on ne le mentionne pas dans le budget que nous avons ici et vu que le ministre avait indiqué qu'il s'agissait d'un engagement tout à fait ferme, je me demande, et peut-être que M. Reid a déjà posé cette question, mais je la pose à nouveau, quelle priorité—s'il y en a une dans le cadre de ces trois concepts—l'on a donnée, à cet aéroport?

M. Mazankowski: Monsieur le président, je pense bien que les honorables députés se souviennent que nous traitons ici d'un budget que je n'ai pas établi.

M. Beattie (Hamilton Mountain): Oui, j'en suis conscient.

M. Mazankowski: Peut-être qu'ainsi j'ai répondu à la première partie de votre question.

M. Beattie (Hamilton Mountain): Oui, en effet.

M. Mazankowski: Cela fait quelque 11 ans que je suis à la Chambre des communes et les députés de la région d'Hamilton n'ont cessé de soulever cette question. Même si la sincérité de cet engagement peut être mise en doute puisqu'aucune affectation de crédits ne se trouve prévue dans ce budget pour l'aéroport d'Hamilton, je puis vous assurer, monsieur Beattie, que cet aéroport constitue pour nous une priorité des plus grandes. Nous étudions de très près la situation et nous réexaminons et réévaluons les principes établis à ce sujet par le précédent gouvernement. L'étude est en cours et j'espère qu'une fois qu'elle sera terminée, nous serons en mesure de faire une déclaration.

Pour l'instant, je ne puis vous indiquer quel sera le concept que nous adopterons, car la décision définitive n'a pas été prise. Cependant, je puis vous indiquer que nous croyons pouvoir établir là des installations d'aéroport à la hauteur de la situation en dépensant moins que ce qu'avait prévu le précédent gouvernement. Nous pensons, en abordant l'affaire sous un angle différent, pouvoir tenir compte de certaines considérations en rapport avec l'environnement et c'est ce domaine que nous étudions de plus près. Je suis sûr que lorsque cette décision sera enfin prise, vous et vos collègues de la région d'Hamilton ne serez pas déçus.

Le président: Monsieur le ministre, je crois que voilà une note très encourageante pour finir.

M. Lumley: J'invoque le Règlement.

Le président: M. Lumley invoque le Règlement.

M. Lumley: J'allais attendre que M. Beattie ait terminé sa question. Je voulais simplement faire remarquer au Ministre qu'il y a quelques instants il s'attribuait la paternité des prévisions budgétaires, c'est-à-dire des années-hommes dans le cas de la Commission canadienne des transports. Vous ne pouvez gagner sur les deux tableaux.

[*Texte*]

Mr. Mazankowski: This matter has been raised in the context of the estimates as they presently exist. I guess what I am really saying is that if there has been a deterioration in the number of people in the railway safety area, then the total blame . . . I was simply attempting to share some of blame with the former government, but now Mr. Lumley suggests that they will take the whole blame. So there is really no rightful way in which they can suggest to me or to this government that we have been deliberately undermining the resources and the manpower with respect to railway safety. I am sure Mr. Turner has taken note of that, and I will also give him the assurance that we will see that this matter is turned around.

The Chairman: I want to, gentlemen, take this opportunity to express your very warm thanks to the minister and his officials. You have noted we have now gone to 12 o'clock, Of course, that is the beauty of this Committee being back in its own Committee room, we are not being forced out. I trust the minister is aware that we appreciate very much the additional burden this places on you; we are aware of it, and we thank you very much.

Mr. Lumley: Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Lumley.

Mr. Lumley: On a point of order regarding our future meetings. At our steering committee meeting you will recall that we asked if the Air Canada and the CNR reports, last year's reports, were going to be referred to this Committee prior to Christmas so it would not be necessary to recall them during estimates. Have we got a confirmation that we can discuss last year's reports and therefore be calling them after the estimates?

The Chairman: Mr. Lumley, we are in the process of clarifying the effect of the order which accommodates the automatic reference of the annual reports of the Canadian National Railways and Air Canada to this Committee. I cannot at this moment give you the full clarification. I hope to have it very shortly, certainly in time for the next meeting. I will consult with you and other members of the steering committee beforehand with respect to it.

Mr. Lumley: Yes. I think it is important because obviously we want to call them, as you know, during the estimates if we cannot get them afterwards. Some of us are very concerned about it because of Air Canada's statement about privatization from the minister, and whether we agree or disagree, we respect his decision. But when the chairman makes statements that the airline is going to be profitable, or that he is working on a profitability so he can sell some shares, I was, I guess, as concerned, I am sure, as the minister and all the members of this Committee.

The Chairman: Thank you, very much. Gentlemen, the Committee stands adjourned until Tuesday, November 20, 11 a.m., when the minister will again be back with us under Vote 1 and the subject matter will be surface transportation.

[*Traduction*]

M. Mazankowski: Cette question a été soulevée dans le cadre du budget tel qu'il a été établi et, je suppose, que s'il y a moins de personnel dans ce secteur de la sécurité ferroviaire, alors tout le blâme . . . j'essayais simplement d'endosser une partie du blâme qu'on rejetait sur le précédent gouvernement et, maintenant, M. Lumley m'indique que c'est l'ancien gouvernement qui porte tout le blâme. Donc, on ne peut aucunement prétendre que moi, ou le présent gouvernement, nous avons délibérément sapé les ressources et la main-d'œuvre dans ce domaine de la sécurité ferroviaire. Je suis sûr que M. Turner en a pris bonne note et je lui donnerai aussi l'assurance que nous renverserons la vapeur.

Le président: Je vais profiter de l'occasion, monsieur, pour présenter vos remerciements les plus chaleureux au Ministre et à ses fonctionnaires. Comme vous l'avez remarqué, il est maintenant passé midi et, naturellement, c'est là l'avantage d'avoir réintégré notre propre salle de comité, on ne nous a pas mis dehors. J'espère que le Ministre est conscient du fait que nous savons fort bien le fardeau supplémentaire que cette prolongation a représenté pour lui et nous l'en remercions d'autant plus.

M. Lumley: Monsieur le président.

Le président: Monsieur Lumley.

M. Lumley: J'invoque le Règlement pour discuter d'une séance future. Si vous vous souvenez bien, lors de la séance du comité de direction, nous avions demandé si le rapport de l'an passé d'Air Canada et du CNR allaient être présentés avant Noël pour que notre Comité puisse les étudier afin que nous n'ayons pas à convoquer à nouveau ces sociétés après l'étude du budget.

Le président: Monsieur Lumley, nous essayons de savoir quels sont les résultats de l'ordre qui veut que les rapports annuels du CNR et d'Air Canada soient automatiquement soumis pour étude à notre Comité. Pour le moment, je ne puis vous éclairer plus, mais j'espère qu'on le fera bientôt, très certainement en temps pour la prochaine séance. A ce sujet, je vous consulterai ainsi que les autres membres du comité de direction au préalable.

M. Lumley: D'accord. Je crois que cette question est fort importante, car il n'y a pas de doute que nous voulons les convoquer, comme vous le savez, au cours de l'étude du budget si nous ne pouvons les faire comparaître après cette étude. Certains d'entre nous se préoccupent fort de cette affaire du fait qu'Air Canada a présenté une déclaration au Ministre sur la question de savoir s'il faudrait songer à faire de cette société une société privée. Il s'agirait de savoir si nous sommes d'accord ou non avec cette décision mais, lorsque le président déclare que la société doit devenir rentable ou qu'il s'efforce de la faire devenir rentable afin de vendre certaines actions, je suis aussi intéressé par ce sujet que le Ministre, j'en suis sûr, et tous les autres membres du Comité.

Le président: Merci beaucoup. Messieurs, la séance est levée. Le Comité se réunira à nouveau le mardi 20 novembre à 11 h. et le Ministre comparaîtra pour étudier dans le cadre du crédit 1er la question des transports de surface.

Third Class
Troisième classe

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 2

Tuesday, November 20, 1979

Chairman: Mr. J. M. Forrestall

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule no 2

Le mardi 20 novembre 1979

Président: M. J. M. Forrestall

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Transport and Communications

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transports et des communications

RESPECTING:

Main Estimates 1979-80 Vote 1 under TRANSPORT

CONCERNANT:

Le Budget principal 1979-1980 Crédit 1 sous la rubrique TRANSPORTS

APPEARING:

The Honourable Donald Mazankowski, Minister of Transport

WITNESSES:

(See back cover)

COMPARAÎT:

L'honorable Donald Mazankowski, ministre des Transports

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

First Session of the Thirty-first Parliament, 1979

Première session de la trente et unième législature, 1979

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

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

Third Session of the
Thirty-first Parliament, 1979

Chairman: Mr. J. M. Forrestall

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Transport and Communications

RESPECTING:

Main Estimates 1979-80 Vote 1 under TRANSPORT

WITNESS:

The Honourable Donald Mazankowski, Minister of Transport

(See back cover)

Troisième session de la
trente-unième législature, 1979

Président: M. J. M. Forrestall

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transports et des communications

CONCERNANT:

Budget principal 1979-80 crédit 1 sous la rubrique TRANSPORTS

TÉMOIN:

L'honorable Donald Mazankowski, ministre des Transports

(Voir à l'endos)

Canada Post Postage paid
Postes Canada Port payé
Third class
Troisième classe
K1A 0S7
HULL

If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Printing Office,
Supply and Services Canada,
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT
Imprimerie du gouvernement canadien,
Approvisionnements et Services Canada,
45, boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

WITNESS—TÉMOIN

Mr. W. M. McLeish, Administrator, Canadian Air Administration, Department of Transport.

M. W. M. McLeish, administrateur, Administration canadienne du transport aérien, ministère des Transports.

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

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

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 8

Tuesday, November 20, 1979

Chairman: Mr. J. M. Forrestall

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule nº 8

Le mardi 20 novembre 1979

Président: M. J. M. Forrestall

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Transport and Communications

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transports et des communications

RESPECTING:

Main Estimates 1979-80 Vote 1 under TRANSPORT

CONCERNANT:

Budget principal 1979-1980 Crédit 1 sous la rubrique TRANSPORTS

APPEARING:

The Honourable Donald Mazankowski, Minister of Transport

COMPARAÎT:

L'honorable Donald Mazankowski, Ministre des Transports

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

First Session of the Thirty-first Parliament, 1979

Première session de la trente et unième législature, 1979

27281—1

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

Chairman: Mr. J. M. Forrestall
Vice-Chairman: Mr. Jack Ellis

Messrs.

Blaikie
Bockstael
Campbell (*LaSalle*)
Deniger
Harquail
Jupp
Lumley
MacLellan
Mayer
McDermid
McLean
Nylander
Peters
Reid (*St. Catharines*)
Richardson (*Humboldt-Lake Centre*)
Ritchie (*Dauphin*)
Turner—(19)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité
Santosh Sirpaul
Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. J. M. Forrestall
Vice-président: M. Jack Ellis

Messieurs

Pursuant to Standing Order 65(4)(*b*)

On Monday, November 19, 1979:

Mr. Nylander replaced Mr. Lewis.

Mr. Peters replaced Mr. Fulton.

On Tuesday, November 20, 1979:

Mr. Bockstael replaced Mr. Baker (*Gander-Twillingate*),

Mr. Harquail replaced Mr. Lapointe,

Mr. MacLellan replaced Mr. Dionne (*Northumberland-Miramichi*),

Mr. Jupp replaced Mr. Towers.

Conformément à l'article 65(4)*b*) du Règlement

Le lundi 19 novembre 1979:

M. Nylander remplace M. Lewis.

M. Peters remplace M. Fulton.

Le mardi 20 novembre 1979:

M. Bockstael remplace M. Baker (*Gander-Twillingate*),

M. Harquail remplace M. Lapointe,

M. MacLellan remplace M. Dionne (*Northumberland-Miramichi*),

M. Jupp remplace M. Towers.

ERRATUM

Issue No. 5, page 5:13, paragraph 5—Evidence.

In the English version, line 21, delete the sentence "Mr. Howie: Well, the *precious* question" and substitute the following therefor:

Mr. Howie, Well, the *requested* question.

In the French version, line 23, delete the sentence "Mr. Howie: passons donc à cette *précieuse* question" and substitute the following therefor:

Mr. Howie: Passons donc à cette question.

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, Hull, Québec, Canada K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité de l'Orateur 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, Hull, Québec, Canada K1A 0S9

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, NOVEMBER 20, 1979
(9)

[*Text*]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 11:05 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. Forrestall, presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Blaikie, Bockstael, Deniger, Forrestall, Harquail, Jupp, Lumley, Mayer, McDermid, McLean, MacLellan, Nylander, Peters, Richardson (*Humboldt-Lake Centre*), Ritchie (*Dauphin*) and Turner.

Appearing: The Honourable Donald Mazankowski, Minister of Transport.

Witnesses: From the Department of Transport: Mr. R. Y. J. Giroux, Administrator, Canadian Surface Transportation Administration; Mr. K. Henderson, Director General, Railway Transportation and Mr. R. J. Marsham, Deputy Administrator.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Monday, October 15, 1979 relating to the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1980. (*See Minutes of Proceedings, Tuesday, November 6, 1979, Issue No. 3*).

The Committee resumed consideration of Vote 1—Departmental Administration Program under TRANSPORT.

The Minister and the witnesses answered questions.

At 1:15 o'clock p.m. the Committee adjourned until 3:30 o'clock p.m., Thursday, November 22, 1979.

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 20 NOVEMBRE 1979
(9)

[*Traduction*]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 11 h 05, sous la présidence de M. Forrestall (président).

Membres du Comité présents: MM. Blaikie, Bockstael, Deniger, Forrestall, Harquail, Jupp, Lumley, Mayer, McDermid, McLean, MacLellan, Nylander, Peters, Richardson (*Humboldt-Lake Centre*), Ritchie (*Dauphin*) et Turner.

Comparaît: L'honorable Donald Mazankowski, ministre des Transports.

Témoins: Du ministère des Transports: M. R. Y. J. Giroux, administrateur, Administration canadienne du transport de surface; M. K. Henderson, directeur général, Transport ferroviaire et M. R. J. Marsham, administrateur adjoint.

Le Comité reprend l'étude de son ordre de renvoi du lundi 15 octobre 1979 portant sur le Budget principal de l'année financière se terminant le 31 mars 1980. (*Voir procès-verbal du mardi 6 novembre 1979, fasicule nº* 3).

Le comité reprend l'étude du crédit 1—Programme de l'administration centrale sous la rubrique TRANSPORTS.

Le ministre et les témoins répondent aux questions.

A 13 h 15, le Comité suspend ses travaux jusqu'au jeudi 22 novembre 1979, à 15 h 30.

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(*Recorded by Electronic Apparatus*)

Tuesday, November 20, 1979

• 1103

[*Text*]

The Chairman: Gentlemen, for purposes of hearing the Minister and his officials, I see that we have the basic five members from all three parties.

Before I call Vote 1, it has been brought to my attention by the Minister of State for Transport responsible for marine matters that an error occurred in the printing of the evidence on the date of November 9, 1979 on the Transport and Communications Committee, Issue No. 5, the printed record beginning at page 5:13, fifth paragraph, first line in the text:

Mr. Howie: Well, the precious question.

Gentlemen, whereas the official transcript, the same date page 7-5, line 5, reads:

Mr. Howie: Well, the requested question.

As the words "precious" and "requested" do indicate some significant difference, the procedure to correct that is simply an corrigendum, and I have so instructed the Clerk to take the necessary action.

Gentlemen, we will resume consideration of our Order of Reference relating to the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1980. We will resume consideration of Vote 1, Departmental Administration under Transport, and you will find this vote listed in your Blue Book on pages 28-6 to 28-15.

TRANSPORT

A—Department—Departmental Administration Program

Vote 1—Departmental Administration—Operating expenditures, the grants listed in the Estimates, contributions and—$57,346,000

• 1105

The Chairman: Once again my pleasure to welcome to the Committee the Minister of Transport, Donald Mazankowski, and his witnesses. May I ask the Minister if he would care to introduce his officials and, if he has a brief opening statement, if he would care to make it at this time.

Hon. Donald Mazankowski (Minister of Transport): Thank you, Mr. Chairman.

Members of the Committee, I have with me this morning, Mr. R. Y. J., Bob, Giroux, who is the Administrator of the Canadian Surface Transportation Administration. Also, accompanying Mr. Giroux are Mr. Roger Marsham, Deputy Administrator, and Mr. K. Henderson, Director General of Railway Transportation. We also have Mr. Burgess, Director of Grain Transportation, Mr. Campbell, Director of Road and Motor Vehicle Traffic Safety, and Mr. S. W. Wellman, Director of Surface Finance and Administration.

Mr. Chairman, I do not have an opening statement. I am prepared to entertain any questions that Committee members may have.

TÉMOIGNAGES

(*Enregistrement électronique*)

Le mardi 20 novembre 1979

[*Translation*]

Le président: Messieurs, je constate que nous avons les 5 membres nécessaires, représentants trois partis, ce qui va nous permettre d'entendre le ministre et ses collaborateurs.

Avant d'ouvrir le débat sur le crédit 1, je veux vous dire que le ministre des Transports responsable du secteur maritime, a attiré mon attention sur une erreur qui s'est glissée dans l'impression du procès-verbal de la réunion du 9 novembre 1979 du comité des Transports et des Communications, fascicule 5, à la page 5:13, cinquième paragraphe, la première ligne du texte:

M. Howie: Passons donc à cette précieuse question.

Messieurs, le texte officiel, même date, page 7-5, ligne 5 dit plutôt:

M. Howie: Passons donc, à la question demandée.

Puisqu'il y a quand même beaucoup de différence entre les mots «précieuse» et «demandée», et puisqu'il est facile d'apporter une correction, j'ai demandé au greffier de prendre les mesures appropriées.

Messieurs, conformément à notre ordre de renvoi nous reprenons l'étude du Budget principal des dépenses pour l'année financière se terminant le 31 mars 1980. Nous reprenons l'étude du crédit 1, administration centrale, du ministère des Transports que vous trouverez dans votre livre bleu aux pages 28-7 à 28-16.

TRANSPORT

A—ministère—programme de l'administration centrale

Crédit 1—administration centrale—dépenses de fonctionnement, subventions inscrites au budget, contributions et—$57,346,000

Le président: Une fois de plus j'ai le plaisir d'accueillir au comité, le ministre des Transports, Donald Mazankowski, ainsi que ses collaborateurs. Puis-je vous demander, monsieur le ministre, de bien vouloir nous présenter vo collègues. Si vous avez une brève déclaration, voulez-vous la faire maintenant.

L'hon. Donald Mazankowski (ministre des Transports): Merci, monsieur le président:

Messieurs les membres du comité, je suis accompagnée ce matin de M. R. Y. J. Giroux, administrateur, administration canadienne des transports de surface. Près de lui M. Roger Marsham, administrateur adjoint; M. K. Henderson, directeur général, Chemins de fer; M. Burgess, directeur, Transport des grains; M. Campbell, directeur de la Sécurité automobile et routière; et M. S. W. Wellman, directeur, Administration et finances de surface.

Monsieur le président, je n'ai aucune déclaration. Je suis prêt à répondre à toutes les questions des membres du comité.

[*Texte*]

The Chairman: Thank you, Minister. We welcome the officials this morning.

Mr. Lumley.

Mr. Lumley: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Minister, as you know, we heartily endorsed your decision to appoint a grain czar, as it is so called, with respect to the movement and transportation of grain in Western Canada, and even the particular appointment that you made in Dr. Hugh Horner.

I would like to direct my questions with respect to your decisions in that regard this morning. First of all, do you think that under present legislation Mr. Horner has the adequate tools at his disposal to implement a better grain transportation system in Western Canada at the present time?

Mr. Mazankowski: Well, Mr. Chairman, he has the existing tools that were vested in the hands of the Canadian Wheat Board and the Canadian Grain Commission. Essentially, the transfer of that authority to the grain transportation co-ordinator was done through a government order in council. In the terms of reference, we did provide a clause wherein it was made quite clear that if additional powers were necessary, were required, those powers could be provided by the Minister.

Of course, as all honourable members will know, that additional power can only be sought and gained through legislation. Notwithstanding the fact that Mr. Horner has not yet come to me seeking additional powers, it would seem to me that it would be in the best interests of all concerned to put the terms of reference and the powers that are designated, or powers that may need to be designated, in the form of legislation. That is something that I am considering at the present time. I have instructed the grains group to look at drafting suitable legislation to suit the terms of reference and the legislative authority to ensure that the new grain co-ordinator's powers will be clearly defined and be given any additional powers that they deem necessary.

I think the inportant part of this whole exercise is the fact that we will have had gained the benefit of some experience on the basis of his operations under the provision of orders passed by government order in council. So I think Dr. Horner himself and other people within the grain trade will have a fairly clear indication of whether or not there is a requirement for additional powers and what those additional powers might be.

• 1110

Mr. Lumley: Since, as you said, the grain co-ordinator will not have any more power than the Wheat Board had previously, why do you anticipate that you will be able to facilitate the movement of grain in western Canada over and above what was done previously?

Mr. Mazankowski: Well, as I said, Dr. Horner's job is a job of being a co-ordinator and, as you can appreciate, Mr. Lumley, the grain handling and transportation system is a very complex system and in order for it to function in a fashion that would provide the maximum amount of utilization and achieve the greatest amount of efficiency it requires a high degree of co-ordination. The fact that we now have a grain-carrying fleet that is owned partially by the railway, by the federal government, by respective provincial governments and by the Canadi-

[*Traduction*]

Le président: Merci, monsieur le ministre. Nous souhaitons la bienvenue à vos collaborateurs.

Monsieur Lumley.

M. Lumley: Merci, monsieur le président. Monsieur le ministre, comme vous le savez, nous approuvons chaleureusement la décision que vous avez prise de nommer un tzar des céréales, c'est le nom qu'on lui donne, pour surveiller le déplacement et le transport des céréales dans l'Ouest du Canada; et nous sommes même content du choix que vous avez fait en la personne de M. Hugh Horner.

Je vais donc vous poser des questions sur les décisions que vous avez prises à ce sujet. Tout d'abord, croyez-vous que dans le cadre de la loi actuelle, M. Horner ait à sa disposition les outils nécessaires pour mettre en place un meilleur réseau de transport des céréales dans l'Ouest du pays?

M. Mazankowski: Monsieur le président, l'administrateur aura à sa disposition les mêmes instruments que possède actuellement la Commission canadienne du blé et la Commission canadienne des grains. En fait, c'est par un décret en conseil du gouvernement que ce pouvoir a été transféré au coordinateur du transport des grains. Dans son mandat, une clause stipule clairement que si des pouvoirs supplémentaires devenaient nécessaires, le ministre pourrait les accorder.

Évidemment, comme le savent tous les honorables députés, il faudrait une loi pour accorder des pouvoirs supplémentaires. Bien que M. Horner ne soit pas encore venu me voir pour me demander des pouvoirs supplémentaires, il me semble qu'il irait de l'intérêt de tous ceux qui sont en cause de décrire dans une loi ce mandat et les pouvoirs prévus. J'étudie la question en ce moment. J'ai demandé au groupe des céréales d'envisager la rédaction d'un projet de loi acceptable et adapté aux termes du mandat et aux pouvoirs législatifs, un projet de loi qui définisse clairement les pouvoirs du nouveau coordinateur des grains et le cas échéant des pouvoirs supplémentaires que les membres du groupe jugeraient nécessaires.

L'important c'est que d'ici là, nous allons profiter dans une certaine mesure de l'expérience acquise par l'administrateur dans l'exercice des fonctions qu'il remplit actuellement et qui sont régies par le décret en conseil adopté par le gouvernement. Ainsi, M. Horner lui-même, tout comme d'autres du secteur des céréales, sera en mesure de déterminer si des pouvoirs supplémentaires sont nécessaires, et quelle doit être leur nature.

M. Lumley: Si comme vous le dites, le coordinateur des grains ne dispose pas de pouvoirs plus étendus que ceux dont disposait anciennement la Commission du blé, comment croyez-vous que le transport des céréales dans l'ouest s'effectuera plus facilement qu'auparavant?

M. Mazankowski: Comme je l'ai déjà dit, la tâche de M. Horner consiste à être un coordinateur; vous comprendrez, monsieur Lumley, que le réseau de manutention et de transport des céréales est des plus complexe, ce qui exige beaucoup de coordination si l'on veut qu'il fonctionne à plein rendement avec le plus d'efficacité possible. Parce que le transport des céréales relève des chemins de fer, du gouvernement fédéral, des provinces respectives et de la Commission canadienne du blé, il est clair qu'il faut une certaine coordination dans la

[*Text*]

an Wheat Board is a clear indication that some co-ordination is necessary in terms of the allocation of those cars and ensuring that they are allocated in such a fashion as to provide the best possible utilization, and it seems quite clear that someone has to take charge of that task. We see the role of the Canadian Wheat Board as essentially being a marketing agency in providing equity in terms of delivering quotas and its responsibility in terms of operating the block shipping system. In terms of allocating the cars on the basis of the markets and the shipments that are required, we feel this is a job that can best be done by someone who is somewhat partially removed because they can serve to adjudicate or really act as a referee in some cases in the event where there is an issue as to who is or who is not responsible for the failure of moving grain. The role of the Co-ordinator is such as to get the parties together and say, look, we have a job to do here, there is a problem in your area of responsibility, now I think you should act on it. One of the reasons that I felt it was necessary to appoint a co-ordinator is the fact that we really had an exercise of finger pointing in the past number of years in that the railways blamed the Canadian Wheat Board and vice versa, and some blamed the elevator companies and some blamed the labour unions and so on.

An hon. Member: And they all blamed the weather.

Mr. Mazankowski: And then in some cases the weather was blamed. I think that in exercising his power under the form of very direct persuasion a lot can be achieved, and I think a lot has been achieved.

Mr. Lumley: Does he have any specific power to order any one of the sectors, for example the rail companies, ports, elevators, the Board itself, to perform their functions as he deems appropriate?

Mr. Mazankowski: Well, he certainly has the power to identify the culprit, as he sees it, in his opinion. Because the grain handling and transportation system is such a complex it involves the close co-operation and close co-ordination of all components, and if one element of that system is not carrying its shoulder of the burden I think he can clearly identify. As a matter of fact, he has identified some areas at these early stages, the fact that he has identified, for example, that CP have been pulling cars out of the grain fleet and using these cars for the movement of other commodities. He has also met with many of the elevator agents to see how the system could be improved from that standpoint. He has met with labour unions to see how they feel about the total transportation system. And I must say that he has detected the willingness on the part of the labour unions to co-operate. The problem that we have right now is because of the inadequate supply of cars we are lucky to keep two shifts going. But there has been an indication that they would be prepared to put on extra shifts.

• 1115

He has been looking at the problems of trying to develop an interchange and trying to identify areas where the turn-around time can be cut down. He has been looking at the greater utilization of inland terminals and trying to determine whether, in fact, more cleaning should be done on the prairies or

[*Translation*]

répartition des wagons de façon à obtenir le meilleur rendement; il me semble donc extrêmement clair que quelqu'un doit être responsable de cette tâche. Nous envisageons le rôle de la Commission canadienne du blé comme essentiellement celui d'un organisme de commercialisation fixant les quotas et responsable du fonctionnement de l'expédition par bloc. Pour ce qui est de l'allocation des wagons en fonction des marchés et des envois nécessaires, nous estimons qu'une personne en partie autonome peut le mieux remplir cette tâche, puisqu'elle peut rendre des décisions ou plutôt agir comme arbitre dans certains cas, si la question se pose de savoir qui est ou n'est pas responsable quand les céréales ne sont pas acheminées. Le coordinateur peut réunir les parties, attirer leur attention sur les problèmes dans leur secteur de responsabilités et leur demander de prendre des mesures. L'une des raisons pour lesquelles j'ai jugé nécessaire de nommer un coordinateur, c'est justement parce qu'au cours des dernières années, les accusations n'ont pas manqué, les chemins de fer tenant la Commission canadienne du blé responsable et vice versa, alors que certains accusaient les exploitants de silos et d'autres les syndicats, etc.

Une voix: Et tous tenaient le temps responsable.

M. Mazankowski: Oui, dans certains cas, on s'en prenait au temps. En exerçant ses pouvoirs pour persuader directement les intéressés, l'administrateur peut réaliser beaucoup et déjà, je crois que beaucoup a été fait.

M. Lumley: Possède-t-il des pouvoirs précis qui lui permettent d'ordonner à l'un des secteurs, par exemple, les entreprises de chemins de fer, les ports, les silos, la Commission elle-même, de remplir leurs fonctions comme il l'entend?

M. Mazankowski: Il a certainement le pouvoir de décider qui à son avis est le coupable. Vu la complexité du réseau de manutention et de transport des céréales, il est essentiel qu'il existe une étroite collaboration entre tous les éléments et si l'un de ceux-ci n'assume pas sa partie du fardeau, je crois que le coordinateur est en mesure de s'en rendre compte. A vrai dire, il a déjà relevé quelques lacunes, par exemple le fait que le CP affecte des wagons pour le transport des céréales à d'autres produits. Il a également rencontré de nombreux agents de silos pour voir comment améliorer le réseau à ce niveau. Il a rencontré les représentants des syndicats pour savoir ce qu'ils pensent de l'ensemble du réseau de transport. J'ajouterai qu'à son avis, les syndicats sont prêts à collaborer. A l'heure actuelle, parce que nous n'avons pas suffisamment de wagons, nous avons déjà bien de la chance de faire travailler deux équipes. Cependant, on s'est dit prêt à faire travailler des groupes supplémentaires.

Le coordinateur a examiné la possibilité de construire un échangeur et étudié la façon de raccourcir les délais de transport aller-retour. Il a examiné l'utilisation accrue des terminaux intérieurs et tente de voir si en fait, on ne devrait pas faire une plus grande partie du nettoyage dans les Prairies ou

[*Texte*]

whether we might even look at reducing our grading standards in order to facilitate this movement. There is a whole host of things that he can do which the Canadian Wheat Board cannot do because their job is essentially marketing and ensuring that there is equitable delivery opportunity in the hands of the producers.

Mr. Lumley: The reason I raise these obviously, Mr. Mazankowski, is that I want to assure you we want to do everything we can to co-operate with you in providing legislation necessary to give Dr. Horner the tools that he needs to get the job done.

For my last question, as you advised me, Mr. Chairman, I want to turn to Crowsnest rates. Mr. Mazankowski, do you consider that the Crowsnest Pass rate as it stands at present is a detriment to the efficient transportation of grain in Canada?

Mr. Mazankowski: I think it has been identified as a problem. Maybe that is not the right word, but it has been identified as an issue which has been used by the railways in making a case for non-investment in grain moving capability. I suppose to that extent it may very well be a part of the problem. I think that problem was identified and perhaps more clearly demonstrated when the federal government first undertook to provide rolling stock for the movement of grain. The former administration, you may remember, undertook to buy in total some 8,000 hopper cars to facilitate the movement of grain, at considerable public expense. There are other areas where the federal treasury is meeting the differential between a statutory rate and what may be considered a fair rate or compensatory rate, in the area of the branch line subsidy which has been payments to the railways for maintaining services on the branch lines. The former government, of which you were a member, embarked upon a program of prairie rail branch line rehabilitation, which is something that we are continuing. That is another indication of the federal treasury supplementing the freight rate, so to speak.

There are other areas as well. The box car rehabilitation program is another clear example. You have a fairly large outlay of federal public funds in lieu of the differential between a statutory rate and a rate which may be considered necessary to move grain. So I think what we might want to consider is to try to develop a plan wherein we could determine what may be necessary to meet the cost of moving grain in a global context and try to work at it in a more orderly fashion, and then give the railways a rate which would be considered fair, perhaps accumulate the various programs into one lump sum, so to speak, and then give the railways the clear responsibility to provide and guarantee service that would be adequate to move the grain to export positions.

That is an issue that has been raised in many quarters, not only in the House of Commons but indeed throughout the West. There have been a number of requests suggesting that the whole concept of the distribution of the benefits or value or advantages of the Crow should be looked at so that the advantages of the statutory rate can be distributed in the best

[*Traduction*]

si on ne devrait pas songer à assoupir nos normes de classement pour faciliter l'acheminement des céréales. Il peut entreprendre toute une gamme d'activités que ne pouvait faire la Commission canadienne du blé tout simplement parce que cette dernière est essentiellement un organisme de commercialisation et doit s'assurer que les producteurs ont tous les mêmes possibilités de livrer leurs produits.

M. Lumley: Si je pose la question, très évidemment, monsieur Mazankowski, c'est que je veux vous assurer que nous collaborerons dans toute la mesure du possible avec vous pour adopter un projet de loi qui donnera à M. Horner tous les outils nécessaires pour qu'il puisse réussir.

Pour ma dernière question, puisque vous me faites signe, monsieur le président, j'aimerais passer au tarif du Pas du Corbeau. Monsieur Mazankowski, est-ce que vous estimez que les tarifs actuels constituent un obstacle au transport efficace des céréales au Canada?

M. Mazankowski: Je crois que l'on a dit que les tarifs constituaient un problème. Peut-être n'est-ce pas là le mot juste, je dirais plutôt que cette question des tarifs a été utilisée par les chemins de fer pour justifier le manque d'investissements dans le matériel roulant destiné aux céréales. Je suppose que de ce point de vue, on peut dire que cela fait partie du problème. On a d'ailleurs vu un très bon exemple du problème lorsque le gouvernement fédéral s'est d'abord engagé à fournir le matériel roulant pour le transport des céréales. L'ancienne administration, vous vous en rappellerez peut-être, s'était engagée à acheter, à grands frais quelque 8,000 wagons-trémies pour acheminer plus facilement les céréales. Le Trésor fédéral subventionne également d'autres domaines, il comble la différence entre le tarif prévu par la loi et ce que l'on peut appeler un tarif juste ou de compensation, notamment par des subventions qui permettent aux chemins de fer de maintenir le service sur les voies secondaires. L'ancien gouvernement dont vous faisiez partie, avait mis sur pied un programme de remise en service des voies secondaires dans les Prairies, que nous maintenons. Le Trésor fédéral subventionne ainsi le transport des marchandises, si vous voulez.

Il y a également d'autres domaines. Le programme de remise en état des wagons couverts en est un autre bon exemple. Le gouvernement fédéral consacre des sommes importantes au lieu de verser la différence entre le tarif prévu par la loi et le tarif qu'il faudrait demander pour transporter les céréales. Peut-être pourrions-nous déterminer à combien s'élèverait le transport des céréales efficace, pour ensuite donner aux compagnies ferroviaires un tarif juste; peut-être faudrait-il regrouper les divers progammes en un seul, ce qui nous permettrait de confier aux compagnies ferroviaires l'entière responsabilité de fournir et de garantir un service adéquat pour le transport des céréales vers les ports d'exportation.

La question a déjà été abordée dans de nombreux milieux, non seulement à la Chambre des communes, mais un peu partout dans l'ouest. Nous avons reçu de nombreuses demandes nous incitant à étudier toute la question de la répartition des avantages, des profits, de la valeur des tarifs du Pas du

[*Text*]

possible fashion to achieve the greatest amount of benefit for the producers concerned.

• 1120

The Chairman: Thank you, Mr. Lumley. Mr. Blaikie.

Mr. Blaikie: Mr. Chairman, first I would like to compliment the Minister on the swiftness with which we have received the transport of dangerous goods legislation. I have not had an opportunity to look over the bill in detail so I will not have any questions on that this morning.

I would like to ask you though to clarify your position on the question of the inquiry into the Mississauga event. I happened to be listening to the radio yesterday in Winnipeg and heard something about a Royal commission. Now, just looking through *Hansard* here of yesterday, it was not you who mentioned the words "Royal commission' but I would like to hear from you, yourself, just what your view is of the need for an inquiry in addition to the one that the CTC is doing. I would like to hear your position on that.

Mr. Mazankowski: Well, Mr. Blaikie, I think you were here at the Committee meeting when we had the CTC and there were representations made about the advisability of having a judicial inquiry or a Royal commission into the incident and all matters related thereto. I, at that time, and in testimony that was presented to this Committee had indicated that the CTC was going to hold a full and complete no-holds-barred public inquiry and that the indication was that they would be examining themselves as well as all other elements related thereto.

There were some very strong representations made to me that there may be a perception of some conflict of interest inasmuch as the regulatory body, in effect, may very well be investigating itself and I think there are some clear concerns that have been expressed about that. I think it is very important that the inquiry that we hold is open, full, impartial and objective in every sense of the word.

Because I feel that there is the potential of a perceived conflict of interest, clearly I believe it is in the best interests of the public to look at the option of holding a judicial inquiry under the Inquiries Act. I take that position, but in saying that I want to assure myself that, whatever format this inquiry takes, it has the blessing and the fullest participation of the province and indeed the municipalities involved. It is in that connection that we are proceeding with the development of the terms of reference and the structure and the mechanism, to ensure that all areas and all potential areas will be covered by the inquiry.

How does it relate to the inquiry conducted by the CTC? First of all, I should say to you that I have had discussions with the President of the CTC and as recently as this morning I have had discussions with Mr. Gray, the Chairman of the Railway Transport Committee and they have indicated that they would be prepared to co-operate and complement any independent inquiry in any way possible. I think it is clear that they do have a given amount of expertise in this field and it

[*Translation*]

Corbeau, de façon à réaliser une répartition juste des bénéfices possible entre les producteurs.

Le président: Merci, monsieur Lumley. Monsieur Blaikie.

M. Blaikie: Monsieur le président, je voudrais d'abord féliciter le ministre de la rapidité avec laquelle la mesure sur le transport des matières dangeureuses a été déposée. Cependant, je n'ai pas encore eu l'occasion d'examiner le bill en détail; j'éviterai donc de poser des questions à ce sujet ce matin.

Je vous demanderai plutôt de m'expliquer votre position vis-à-vis de l'enquête sur les événements de Mississauga. En écoutant la radio hier à Winnipeg, j'ai entendu vaguement parler d'une commission royale d'enquête. J'ai lu rapidement le *Hansard* et je me suis aperçu que ce n'est pas vous qui avez parlé «de commission royale d'enquête». J'aimerais donc que vous disiez vous-même ce que vous pensez d'une éventuelle enquête à ce sujet, en plus de ce que fait déjà la CCT. Je suis curieux de connaître votre position.

M. Mazankowski: Je pense que vous étiez là, monsieur Blaikie, lorsque les représentants de la CCT ont comparu devant le Comité et qu'il a été question de l'opportunité de tenir une enquête judiciaire ou de créer une commission royale d'enquête pour examiner cet incident et toutes les questions qui s'y rattachent. J'ai indiqué à cette occasion, ainsi que je l'avais fait auparavant devant le Comité, que la CCT entendait tenir une enquête publique complète, sans restriction aucune, en vue d'examiner sa situation, à elle, ainsi que celle de toutes les autres parties intéressées.

Des instances pressantes m'ont été présentées, on craint que certains voient là un conflit d'intérêt, en ce sens que l'organisme de réglementation serait appelé à faire enquête sur lui-même. On m'a très clairement fait part de préoccupations à ce sujet. Dans ce contexte, il est important que l'enquête qui sera tenue soit ouverte, complète, impartiale et objective au sens le plus strict.

En outre, comme il est possible que certaines personnes crient au conflit d'intérêt, j'estime qu'il ne faut pas écarter la possibilité d'une enquête judiciaire en vertu de la Loi sur les enquêtes afin de donner satisfaction au public. J'adopte cette attitude, mais ce faisant, je tiens à m'assurer que, quelle que soit la forme que prendra l'enquête, la province et les municipalités concernées y auront donné au préalable leur assentiment et auront accepté d'y participer pleinement. C'est en tenant compte de tous ces éléments que nous tentons de déterminer la portée, la forme et les méthodes de l'enquête, afin de nous assurer que toutes les questions utiles seront revues.

Quel est le lien entre cette enquête et celle que mène déjà la CCT? Eh bien, je signale, d'abord, que j'ai eu des entretiens avec le président de la CCT; pas plus tard que ce matin, j'ai moi-même parlé à M. Gray, président du comité des transports par chemin de fer. Ils ont tous deux indiqué qu'ils étaient prêts à coopérer à toute enquête indépendante et à la rendre aussi complète que possible. Il est clair qu'ils ont une certaine somme de connaissances à ce niveau. C'est pourquoi je souhai-

[*Texte*]

would be my hope that the inquiry that was to be held and undertaken by the CTC would be meshed into the full inquiry and that the work of the CTC and in particular the Railway Transport Committee would be complementary to the independent inquiry rather than having two running concurrently.

• 1125

Mr. Blaikie: My concern in this matter, Mr. Chairman, is that by having another inquiry in some way or other, we question the normal role of the CTC. Clearly all other accidents or events that happen on the railroad are to be investigated by the CTC and, although it may sound a difficult thing to say, did we not over dramatize the Mississauga event? Obviously, it was an occasion of high drama but, at the same time, hot boxes on the railway cars are not unusual events. I would not want to set a precedent whereby the CTC's role in investigating railway accidents was superseded by the precedent of this inquiry. Either that or we have a full scale review of the role of the CTC.

Mr. Mazankowski: I certainly appreciate the honourable member's comments and I share that view and I think that is why it is very important to ensure that we do this in a proper fashion so as not to undermine the role and the effectiveness now and in the future of the CTC. It is a regulatory body, it is a quasijudicial body and it still has its ongoing responsibility of investigating all railway accidents and monitoring an adequate level of safety as it relates to the movement of goods and passengers by rail.

Mr. Blaikie: My second question, Mr. Chairman, has to do with something I brought up before in this Committee when the President of the Canadian Transport Commission was here and that had to do with the role of the passenger rail in the transportation picture in Canada, particularly with regard to VIA Rail. I simply want to repeat some of the concerns I have mentioned before and hear the Minister out on these concerns. The concerns which I have in mind or the situation as I see it in VIA Rail, is that the passenger service seems to be deteriorating rather than improving under the auspices of VIA Rail. I know that the Minister, while in the opposition, made statements on the importance of developing and modernizing passenger rail and I wonder what he sees in the near future.

Actually his government could start to put the passenger rail in this country on a better footing than it now is, with the equipment that VIA Rail has. Is there an intention on the part of this government to provide the investment necessary for the modernization and then the marketing of passenger rail in this country, with a view to developing a transportation system that would meet the requirements of the energy-scarce future that we are looking ahead to?

I will mention just one example, which may seem trivial, but I assure you it is not. I have received correspondence from the Canadian Brotherhood of Railway Transport and General Workers on the fact that on many trains in VIA Rail they have cut the position of third cook in the diner. Most members

[*Traduction*]

terais que l'enquête menée par la CCT s'insère dans l'enquête plus complète de toute la question, et que le travail de la CCT, du comité des transports par chemin de fer, en particulier, vienne s'y ajouter. Ce serait mieux que d'avoir deux enquêtes parallèles.

M. Blaikie: Ce qui m'inquiète, monsieur le président, c'est qu'en instituant une autre enquête, nous mettons en question le rôle normal de la CCT. Tous les autres accidents ou incidents impliquant les chemins de fer ont été examinés par la CCT. Je sais que ce n'est pas facile à dire, mais est-ce que dans le cas des événements de Mississauga, nous ne dramatisons pas un peu les choses? La situation a certainement été dramatique à un certain moment, mais ce n'est pas la première fois que nous avons un échauffement des coussinets de wagons de chemins de fer. Je ne voudrais pas que, par ce précédent, on diminue le rôle de la CCT en matière d'enquête sur les accidents de chemins de fer. C'est bien le risque de cette enquête. L'autre possibilité consiste à mener une étude complète du rôle de la CCT.

M. Mazankowski: Je sais ce qui inquiète l'honorable député et je suis de son avis. C'est la raison pour laquelle il est important que nous procédions de façon appropriée afin de ne pas miner le rôle et l'efficacité présents ou futurs de la CCT. C'est l'organisme de réglementation, l'organisme quasi judiciaire qui est chargé d'enquêter sur tous les accidents de chemins de fer et de veiller à la sécurité du mouvement des marchandises et des passagers à un niveau raisonnable.

M. Blaikie: Ma deuxième question, monsieur le président, a trait à un sujet que j'ai abordé auparavant devant le Comité lorsque le président de la Commission canadienne des transports y a comparu. Il s'agit de la place du service de voyageurs dans l'ensemble des transports du Canada particulièrement en ce qui a trait à VIA Rail. Je veux simplement de nouveau faire part de certaines de mes inquiétudes à ce sujet et entendre la réaction du ministre. Selon moi, le service de voyageurs VIA Rail, loin de s'améliorer, se détériore. Je sais que le ministre, au moment où il faisait partie de l'opposition, a fait certaines déclarations sur l'importance de développer et de moderniser le service de voyageurs. Je voudrais savoir ce qu'il entrevoit dans un avenir rapproché.

Son gouvernement pourrait certainement commencer à remettre sur pied le service de voyageurs au pays en utilisant simplement le matériel de VIA Rail. A-t-il vraiment l'intention d'investir les fonds nécessaires à la modernisation et au développement d'un service de voyageurs au pays en vue d'obtenir un jour un réseau de transport adapté à une situation de pénurie d'énergie comme celle qui nous attend?

Je peux donner un exemple, en apparence, je dis bien en apparence, anodin. J'ai reçu de la Fraternité canadienne des cheminots et employés des transports et autres ouvriers des lettres déplorant que le poste de deuxième aide-cuisinier dans le wagon-restaurant ait été aboli. La plupart des députés du

[*Text*]

of Parliament do not appreciate the significance of this, except that I happened to spend two summers as a third cook.

Mr. Mazankowski: That accounts for it all.

Mr. Blaikie: And I tell you, in all seriousness, the position of third cook is indispensable in the diner, particularly on the matter of sanitation and cleanliness in the over-all maintenance of the diner as a unit. This is just an example of the kind of thing, not only for the service but also for the morale of the staff in the passenger-rail sector of the railroad, that I think should be looked into so that we do not arrive at a situation where we are caught in the vicious circle of the need to cut back because people are not using the railroad and the reason they are not using it is because we are cutting back.

I think we have to break this circle that we have gotten into in passenger rail so that we can develop the transport system that I was referring to earlier for our energy needs. I would like to hear your views on that, Mr. Minister.

• 1130

The Chairman: Just before the minister responds, I would behind hon. members that Mr. Roberts, the Chairman and President of VIA Rail Canada Inc., will be with us on Thursday of this week. I remind you so that if you have questions specifically with regard to VIA you would perhaps hold them until we have Mr. Roberts and other officials of VIA Rail with us.

Mr. Blaikie: Mr. Chairman, I am aware that Mr. Roberts will be here on Thursday but I will not be able to be here so I wanted to get my questions in while I could.

The Chairman: Incidentally, that is your last question.

Mr. Minister.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I just want to assure the hon. member that this government is not on a program of deliberately downgrading rail passenger service. The fact that we have some $277 millions earmarked for the operations of VIA Rail and another $67 million in capital this current fiscal year is a clear indication that we are spending a lot of money on the maintenance of rail passenger service. In addition, there are train sets on order, which had been ordered by the previous government. We are not cancelling them. We will ensure that they are brought into service. That is some ten train sets worth about $91 million. There have been some delays as far as delivery is concerned because of strikes and material shortages and what not; nevertheless, those programs are still intact.

What we are doing is attempting to analyse particularly the regional needs in a very comprehensive fashion. I think that is demonstrated by the fact that we have agreed to take a second look at the Northern Ontario rail passenger service. We deferred the discontinuance or the reduction of service in that area so that we could, through public hearings and through VIA Rail consulting with the various communities, try to

[*Translation*]

Parlement ne comprennent peut-être pas l'importance de ce poste, mais moi, je suis en mesure de l'apprécier puisque j'ai passé deux étés comme deuxième aide-cuisinier.

M. Mazankowski: Le chat sort du sac.

M. Blaikie: Je suis sérieux lorsque j'affirme que le poste de deuxième aide-cuisinier est indispensable dans le wagon-restaurant, surtout pour la salubrité, la propreté, l'entretien général du wagon. C'est un exemple de la détérioration du service, mais également de la détérioration du moral du personnel de ce secteur des chemins de fer. Je pense qu'il faut l'examiner, au même titre que d'autres, afin de sortir de ce cercle vicieux. On réduit le personnel parce que les gens n'utilisent plus les chemins de fer et les gens n'utilisent plus les chemins de fer à cause des réductions.

J'espère que nous pourrons sortir du cercle vicieux où nous nous trouvons avec le service de voyageurs, de façon à avoir un réseau de transport adapté à notre situation énergétique, comme je l'ai dit. J'aimerais savoir ce que vous en pensez, monsieur le ministre.

Le président: Avant de céder la parole au ministre, je voudrais rappeler aux honorables députés que M. Roberts, président et président du Conseil d'administration de VIA Rail Canada Inc., sera des nôtres jeudi. Si vous avez des questions qui concernent spécifiquement VIA Rail vous pourrez peut-être attendre la venue de M. Roberts et de ses collaborateurs.

M. Blaikie: Monsieur le président, je sais que M. Roberts sera là jeudi, mais je vous signale que moi, je serai absent. Je profite de l'occasion que j'ai maintenant de poser mes questions.

Le président: C'est votre dernière question, justement.

Monsieur le ministre.

M. Mazankowski: Monsieur le président, je puis assurer l'honorable député que ce gouvernement n'a pas l'intention délibérée de laisser le service de voyageurs se dégrader. Le fait que nous ayons affecté 277 millions de dollars à l'exploitation de VIA Rail et 77 millions de dollars de plus au titre de ses immobilisations au cours de la présente année financière est une indication claire de notre volonté de consacrer beaucoup d'argent au maintien du service de voyageurs. En outre, nous n'avons pas annulé les séries de wagons commandés par l'ancien gouvernement. Nous verrons au contraire à ce qu'ils soient affectés au service. Il s'agit de dix séries de wagons d'une valeur de 91 millions de dollars. Il y a eu du retard dans la livraison, à cause de grèves et de pénurie de matériaux, entre autres; malgré tout, nous avons laissé ce programme intact.

Nous insistons quant à nous pour mener une étude complète des besoins des régions. A titre d'exemple, nous sommes convenus de revoir la situation du service de voyageurs dans le nord de l'Ontario. Nous avons suspendu les mesures de réduction du service dans cette région de façon à pouvoir, par des audiences publiques et par l'intermédiaire de VIA Rail même, consulter les diverses localités en vue d'instaurer un service régional et local qui satisfasse leurs besoins.

[*Texte*]

develop local regional service that would, in effect, meet the needs of the local residents who reside on that line.

You can spend a lot of money and spent it wastefully. The cost of providing a transcontinental service was not necessarily, in my view, the best approach. Most of those people, or at least those who made representations to me, were not interested in the transcontinental service as much as they were interested in the regional service and local needs, because in that particular case the sources of alternative transportation are minimal. I think we have a clear role to play in terms of providing rail passenger services in those areas where alternative services are not available, and we have to attempt to tailor the services to meet the regional needs of the people. Otherwise, we are really just throwing money down the drain. If we can rationalize and take a comprehensive look on that basis we can probably come up with a better rail passenger service and, hopefully, a more effective rail passenger service, at least at less cost.

The Chairman: Thank you, Mr. Minister.

Mr. McDermid.

Mr. McDermid: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Minister, first of all, I want to encourage you on the independent study that you are taking a look at right now. I hope you will proceed with that. I think it is very important and I know there are many people in my community, in my constituency, who would like to participate. We are naturally concerned in our community, being a neighbour of Mississauga and having the old grand trunk and about 50 trains a day run through our community.

My question is this: Is there anything that you feel you as minister can do on a temporary basis to ensure perhaps better spacing of cars between flammable and toxic substances before a hearing is convened or before any recommendations come down? Have you looked at this? Do you feel personally that you can make any recommendations at the present time?

• 1135

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, first of all, in response to your preamble, Mr. McDermid, I simply want to say this: this is a clear example of where a good, effective committee can have some influence on the Department of Transport and indeed the Minister, because I think the very genuine concern expressed here in the Committee when we dealt with the issue at Mississauga, and some of the answers we received from the Commissioner of the CTC, did a lot to convince me that perhaps we should be looking at this investigation from a different point of view. So I suppose the commendation should be going to the Committee as much as the Minister.

In so far as the positioning of rail cars is concerned, the CTC have come out with two interim orders, one having to do with the matter of maintenance and inspection for hot-boxes—or the journal bearings, I guess is the better term. Another interim order has been issued on the positioning of toxic and inflammable rail cars for cars of the roller-bearing type. I have been informed that the question of positioning and separation of toxic and inflammable tank cars is currently being considered by the CTC. I think they are as aware as we are, and

[*Traduction*]

Par ailleurs, il est possible de dépenser beaucoup d'argent sans obtenir de résultat. Le maintien d'un service transcontinental, à mon avis, n'a pas nécessairement été la meilleure façon de procéder. La plupart des instances qui nous ont été présentées venaient de gens qui n'étaient pas tellement intéressés par le service transcontinental comme tel; ils voulaient surtout voir les besoins régionaux et locaux desservis, les autres possibilités de transport dans leur cas étant minimales. Nous avons définitivement des responsabilités pour ce qui est du maintien d'un service de voyageurs dans les régions où il n'y a pas d'autre possibilité. Nous devons également tenter de desservir les régions comme telles. Sinon, nous ne faisons que jeter l'argent par les fenêtres. Si nous pouvons en arriver à un plan global, nous aurons probablement un service de voyageurs meilleur, plus efficace et à moindre coût.

Le président: Merci, monsieur le ministre.

Monsieur McDermid.

M. McDermid: Merci, monsieur le président.

Monsieur le ministre, je tiens d'abord à vous accorder mon appui en ce qui concerne la tenue d'une enquête indépendante. J'espère que vous donnerez suite à cette idée. C'est très important. Il y a dans ma localité, dans ma circonscription beaucoup de personnes qui sont désireuses d'y participer. Nous sommes évidemment inquiets puisque nous sommes voisins de Mississauga et que nous voyons passer 50 convois par jour le long de l'ancien *grand trunk*.

Ma question est la suivante: en tant que ministre, pouvez-vous faire quelque chose, par exemple, demander que les wagons contenant des matières inflammables et toxiques soient plus distancés, en tenant la tenue d'audiences et en présentant des recommandations? Avez-vous examiné cette possibilité? Croyez-vous pouvoir faire quelque chose dès maintenant?

M. Mazankowski: Au sujet de votre préambule, je voudrais simplement dire ceci, monsieur le président, monsieur McDermid: voici clairement une situation où un comité vraiment efficace a pu avoir une influence sur le ministère des Transports et sur le ministre. L'intérêt sincère manifesté par les membres du Comité lors de la comparution du président de la CCT au sujet des événements de Mississauga a largement contribué à me convaincre de l'opportunité de tenir une enquête sous un autre angle. Aussi, les félicitations vont au Comité comme au ministre.

En ce qui concerne l'espacement des wagons de chemins de fer, la CCT a émis deux ordonnances provisoires dont l'une a trait à l'entretien et à l'inspection des coussinets échauffés, ou des coussinets, devrais-je dire, et l'autre, à l'espacement des wagons contenant des matières toxiques et inflammables lorsque ces wagons sont dotés de coussinets à rouleaux. On me signale en outre que toute la question de l'espacement et de la séparation des wagons-citernes contenant des matières toxiques et inflammables est actuellement examinée par la CCT.

[*Text*]

as concerned as we are, about the necessity to move in this area. At this particular time I have been given the assurance they are looking into it, and I would suggest perhaps we might wait until they come forth with a clear recommendation one way or the other. I am satisfied they are acting on it and I think they know how I feel about the matter; I think the Commissioner who was here heard the expressions of opinion from various members about the importance of an interim regulation there, and I am sure that point has been well made.

Mr. McDermid: Okay, I will leave that one alone, because I think you have it well in hand and you are on the right track, if you will pardon the expression.

Just briefly on VIA Rail, if I might—and I know we will have a chance to discuss this matter with Mr. Roberts on Thursday, but I would like just to mention a couple of things. In the communities of Brampton and Georgetown we have the GO commuter system, which in fact is supplemented by VIA Rail. I am finding that VIA Rail's trains, especially one at 11 o'clock at night, are far more convenient for some people who have to work in the city a little later than in an 8-to-5 or a 9-to-5 type of operation; the last GO train coming out at 5.45 p.m. I have been inundated with calls this week because they have just upped the return fare to $8.00. It is far more economical to jump in your car and drive into the city. I am talking about the 11 o'clock train at night; I am not talking about the passenger trains during the day.

I would hope in your discussions with VIA Rail they might take a look at their light passenger loads on a train at that hour of the night and maybe have a different type of fare for that type of trains—because I will tell you, the commuters are going to their cars now. I think part of our responsibility—and what I would like to get on to, Mr. Chairman, is the urban transportation part—part of our responsibility, because of the energy situation, is to get them out of their cars and into rail service.

Now I understand the GO people are responsible for commuter traffic in that area. But if in fact they are not putting on an extra train or a train later on at night, which I would like to see them do, I would hope a two-fare type of system would be something that might be recommended. I will suggest that to Mr. Roberts on Thursday as well.

Taking a look at the Estimates on page 28-80, under Urban Transport, they sure do not give us too much information, but I am interested in payments in support of the Urban Transportation Assistance Program, as approved by Governor in Council. Can you or one of your staff members fill me in on the $31 million: what it is used for, where it goes, etc.?

• 1140

Mr. Mazankowski: Just briefly, and I think Mr. Giroux and other members might be able to give you some specific details: the UTA program involves some $230 million in expenditures over a five-year program. The current estimate, for 1978-79, is $11 million; in 1979-80, $31 million for urban transportation assistance. The allocation is per-capita based. Mr. Giroux can, perhaps, give you the run-down on the allocation: where the money goes, how it is distributed and he can, perhaps, provide

[*Translation*]

La commission est tout aussi intéressée que nous à faire quelque chose à ce sujet. On m'a donné l'assurance qu'elle se penche actuellement sur le problème. Je pense qu'il faut attendre qu'elle présente une recommandation claire dans un sens ou dans l'autre. Je suis satisfait de son travail pour l'instant. Le président de la commission connaît mon opinion et, bien entendu, celle des députés sur l'importance d'ordonnances provisoires. Je suis sûr qu'il la prendra en considération.

M. McDermid: Très bien, je vais laisser cette question pour l'instant. Je pense que vous avez les choses bien en main et que vous êtes sur la bonne voie, si vous me permettez l'expression.

Je voudrais parler brièvement de VIA Rail, sachant par ailleurs que j'aurai l'occasion d'y revenir jeudi lorsque M. Roberts comparaîtra. Dans les localités de Brampton et Georgetown, un service GO est offert aux banlieusards et ce service est complété par VIA Rail. Je constate que les trains de VIA Rail, surtout celui de 23h00, sont plus commodes pour les gens qui veulent rester en ville plus tard, pour ceux qui ne travaillent pas seulement de 8 à 5 ou de 9 à 5. Le dernier train GO quitte à 17h45. Cette semaine j'ai été submergé d'appels parce que les autorités viennent justement de porter le tarif aller-retour à $8.00. Il est plus payant de prendre l'auto pour aller en ville. Je parle ici du train de 23h00 et non pas des trains de jour.

J'espère qu'au cours de vos entretiens avec les gens de VIA Rail vous pourrez leur demander d'examiner la possibilité d'adopter d'autres tarifs pour des trains aussi peu utilisés et pour des trains à cette heure de la nuit. Je puis vous dire que les banlieusards ont recours à leur auto actuellement. Or, nous avons le devoir, je parle ici, monsieur le président, dans le contexte du transport urbain, à cause de la situation énergétique, de faire abandonner l'auto et adopter le train.

Je pense que ce sont les gens de GO qui sont chargés du service aux banlieusards dans cette région. Cependant, ils n'ont pas de train plus tard au cours de la soirée. Je souhaiterais qu'il y en ait et qu'il y ait une double tarification. J'en ferai également la suggestion à M. Roberts jeudi.

Les prévisions budgétaires qui se trouvent à la page 28-81, sous la rubrique Transport urbain, ne donnent pas tellement de détails. Je m'intéresse aux paiements à l'appui du programme d'aide au transport urbain, lesquels ont été approuvés par le gouverneur en conseil. Pouvez-vous, ou l'un de vos collègues peut-il me donner des explications au sujet de ces 31 millions de dollars? A quoi servent-ils, où vont-ils, etc?

M. Mazankowski: M. Giroux et les autres témoins pourront peut-être vous donner plus de détails, mais très rapidement: en vertu du programme d'aide aux services de transport urbain, on prévoit de dépenser environ 230 millions de dollars en cinq ans. Les dépenses prévues pour 1978-1979 s'élèvent à 11 millions de dollars, et pour 1979-1980, à 31 millions de dollars. Les crédits sont alloués en proportion de la population. M. Giroux pourra peut-être vous dire comment cet argent est

[*Texte*]

some background as regards the concept of the urban transportation program.

The Chairman: Mr. Giroux, the administrator.

Mr. R. Y. J. Giroux (Administrator, Canadian Surface Transportation Administration, Transport Canada): Yes, Mr. Chairman. First of all, the concept of the urban transportation program is that it, in effect, combines the program that used to be known under the Railway Relocation and Crossing Act and the grades-separation types of activities, and all commitments made after September 1, 1977, towards these projects form part of UTA. All commitments made before September 1, 1977, are part of what we call the railway relocation budget, which is some $9 million, I understand, for this fiscal year—it is $9.175 million. The provincial allocation for UTA, for five years, is $230 million in total program and, as the Minister has said, it is allocated on the basis of $10 per capita. On that, over the five-year period, for example, Ontario would get $82.6 million; Quebec would get $62.3 million. I can give you the other provinces, for the benefit of the *Proceedings*. Going from east to west: Newfoundland would get roughly $5.57 million; P. E. I. would get $1.18 million; Nova Scotia, $8.29 million; New Brunswick, $6.8 million, roughly; Manitoba, $10.2 million; Saskatchewan, $9.2 million; Alberta, $18.4 million; British Columbia, $24.7 million; Northwest Territories, $427,000 and the Yukon Territory, $219,000. So far, 80 per cent, roughly, of all the projects that have been approved under UTA are grade-separation type. In provinces like Ontario and Quebec, they form virtually all the UTA allocation. These are determined in consultation with the municipalities and the provincial governments and are submitted, then, to the federal minister for approval. Before, of course, any work can be undertaken on any of these projects, there has to be a CTC order, in the sense that it looks at what is necessary to meet the objective of the grade separation in terms of safety, and so on. Once that is given, the project can proceed and construction work can start. We can provide for the purposes of the Committee details on the projects approved to date . . .

Mr. McDermid: This is a change in procedure, is it not from an old system of approving grade crossing separations?

Mr. Giroux: This is a new program and it introduces the involvement at the municipal and provincial levels. From a general point of view, however, in terms of its impact, apart from some studies that are taking place and some activities related, for example, to assistance towards bus transportation for the handicapped, such as we have in Brandon, and so on, they are virtually a continuation, in essense, of the activities under the old program, but under an urban transportation assistance program label.

• 1145

The Chairman: Thank you, Mr. McDermid unless it is a very quick one.

Mr. McDermid: I was just going to ask them if they could comment on the $283,000 expenditure there for contributions

[*Traduction*]

réparti et vous expliquer la nature de ce programme d'aide aux services de transport urbain.

Le président: M. Giroux, l'administrateur.

M. R. Y. J. Giroux (Administrateur, Administration canadienne des transports de surface, Transports Canada): Oui, monsieur le président. Tout d'abord, le programme d'aide aux services de transport urbain englobe l'ancien programme établi en vertu de la Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemins de fer, les programmes d'étagement de voies et tous les projets de ce genre approuvés après le 1er septembre 1977. Les projets approuvés avant cette date sont compris dans ce que nous appelons le budget de déplacement des lignes de chemins de fer, qui est cette année d'environ 9 millions de dollars—9.175 millions de dollars. Les crédits alloués aux provinces en vertu du PASTU s'élèvent à 230 millions de dollars pour cinq ans, répartis, comme le ministre l'a dit, sur la base de $10 par habitant. Par exemple, l'Ontario recevra 82.6 millions de dollars et le Québec 62.3 millions de dollars pendant cette période. Je peux vous donner les chiffres des autres provinces pour le procès-verbal. D'est en ouest: Terre-Neuve recevra environ 5.57 millions de dollars, l'Île du Prince-Édouard 1.18 million de dollars, la Nouvelle-Écosse 8.29 millions de dollars le Nouveau-Brunswick 6.8 millions de dollars, le Manitoba 10.2 millions de dollars, la Saskatchewan 9.2 millions de dollars, l'Alberta 18.4 millions de dollars, la Colombie-Britannique 24.7 millions de dollars, les Territoires du Nord-Ouest $427,000 et le Territoire du Yukon $219,000. Jusqu'à présent, environ 80 p. 100 de tous les projets approuvés en vertu du programme PASTU sont des projets d'étagement de voies. En Ontario et au Québec, presque tous les crédits du programme y sont consacrés. Les projets sont élaborés en collaboration, par les municipalités et les gouvernements des provinces, puis soumis à l'approbation du ministre fédéral. Avant le début des travaux, la CCT doit émettre une ordonnance stipulant les conditions nécessaires pour assurer la sécurité des voies étagées. Les travaux peuvent ensuite commencer. Si le Comité le désire, nous pouvons lui fournir une description détaillée des projets approuvés jusqu'à maintenant . . .

M. McDermid: C'est différent, n'est-ce pas, de l'ancien système d'approbation des projets d'étagement de voies?

M. Giroux: Maintenant, les gouvernements municipaux et provinciaux participent au programme. Mais dans l'ensemble, sauf quelques études et quelques projets liés, par exemple, au soutien financier des services de transport par autobus des personnes handicapées, comme à Brandon, c'est l'ancien programme qui est maintenu, mais on l'appelle Programme d'aide aux services de transport urbain.

Le président: Merci, monsieur McDermid. Vous pouvez encore poser une question rapide.

M. McDermid: Je vois ici $283,000 pour des contributions pour l'environnement urbain. De quelles études s'agit-il?

[*Text*]

for urban environment. Where are those studies going on and what are they?

Mr. Giroux: I can do that, Mr. Chairman. This $283,000 is for a number of railway relocation and urban development stuides. For example, we have one in Victoriaville, Quebec for $35,000; one in Amos, which is due to be terminated or completed in about two to three months' time, for $40,000; we have one in St. Thomas in Ontario for $75,000; one in Brantford for $75,000; one in Niagara Falls for $75,000; one in Edmonton for $99,375—there are a number of those. These were really a transfer of contributions towards those studies which were made by the late ministry of urban affairs and which were done under the auspices of that ministry. These studies, of course, had to be continued because we could not stop them on March 31, 1979. They were transferred to the surplus budget as being the most appropriate area to complete the study.

The Chairman: Thank you, Mr. McDermid.

Mr. Bockstael.

Mr. Bockstael: Mr. Chairman, Mr. Minister, in following up on Mr. Lumley's questions on Hugh Horner, in his terms of reference it says "if and when deemed necessary he will approach the Minister to secure appropriate additional powers required to fulfill his mandate." He has only been in office for just over a month. But from your previous answer, can we conclude that you propose to anticipate his needs, taking into account how long it takes to get something put through the House here?

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I have not had any direct representations from Mr. Horner with respect to additional powers at this time. I have had representations from representatives of some provincial governments and, indeed, from members of other political parties, about the desirability of putting into place the terms of reference in legislative form and to have the matter brought before the House. I am prepared to do that, and I think we will be able to gain from the benefit of some experience that Dr. Horner has had in the interim.

My view was that the concept of a co-ordinator was something that we felt was quite important. It was something that we presented to the Canadian people during the election campaign and we wanted to get the concept on stream as quickly as we possibly can.

I see my hon. friend from Stormont-Dundas raising his eyebrows. I suppose I should also include in that that the former minister of agriculture agreed with the concept of a co-ordinator. It was something that was fairly well accepted. We wanted to get on with the installation of that mechanism as quickly as we possibly could.

Mr. Bockstael: It is my understanding that you fully endorse the Western division of the Canadian Transport Commission and that it has a quasi-autonomous role to play in regional matters affecting the Prairies and B.C., virtually from Thunder Bay to Vancouver. When we were interviewing Mr. Benson, the head of CTC, he explained that the Western area had no budget of its own; it had an establishment fund of

[*Translation*]

M. Giroux: Je peux répondre, monsieur le président. Ces $283,000 servent à payer des études sur le déplacement des lignes de chemin de fer et l'environnement urbain. Par exemple, il y en a une à Victoriaville, Québec, qui coûte $35,000; une à Amos, qui doit être terminée dans deux ou trois mois, $40,000; une autre à St. Thomas en Ontario, $75,000; à Brantford, $75,000; à Niagara Falls, $75,000; à Edmonton, $99,375. Il s'agit en fait d'un transfert de contributions pour les études qui étaient effectuées auparavant par le ministère des Affaires urbaines et qui ne pouvaient être interrompues le 31 mars 1979. On les a transférées au budget supplémentaire, car c'était la meilleure façon de s'assurer qu'elles seraient menées à bien.

Le président: Merci, monsieur McDermid.

Monsieur Bockstael.

M. Bockstael: Monsieur le président, je voudrais poser une question qui fait suite à celle de M. Lumley. Le mandat de M. Hugh Horner stipule que «lorsqu'il le jugera nécessaire, il demandera au ministre les pouvoirs supplémentaires qu'exige son mandat». Il n'est en poste que depuis un peu plus d'un mois, mais peut-on conclure de votre réponse que vous comptez aller au devant de ses désirs, en tenant compte des délais du processus législatif?

M. Mazankowski: Monsieur le président, M. Horner ne m'a pas demandé de pouvoirs supplémentaires jusqu'à maintenant. Des représentants de certaines provinces et des députés d'autres partis politiques m'ont dit qu'ils jugeaient préférable d'inscrire son mandat dans une loi et d'en saisir la Chambre. Je veux bien le faire et je pense que l'expérience acquise par M. Horner dans l'intervalle nous sera utile.

La création du poste de coordonnateur nous semblait très importante. C'était l'une de nos promesses électorales et nous tenions à la remplir le plus rapidement possible.

Mon honorable ami le représentant de Stormont-Dundas semble étonné. Je devrais peut-être rappeler que l'ancien ministre de l'Agriculture était d'accord pour créer ce poste. Beaucoup de gens y étaient favorables et nous avons cru bon de passer aux actes le plus vite possible.

M. Bockstael: Sauf erreur, vous étiez d'accord avec la création d'une Division de l'Ouest à la Commission canadienne des transports, qui aurait un rôle presque autonome à jouer dans les décisions de portée régionale qui touchent les Prairies et la Colombie-Britannique, pour ainsi dire de Tunder Bay à Vancouver. Le président de la Commission canadienne des transports, M. Benson, nous a dit qu'il n'y avait pas de budget

[*Texte*]

$300,000. With two Commissioners and approximately eight people working over there, how can it work without its own budget, without a section in the budget but simply having to extrapolate what it can from other functions of the CTC in general?

Mr. Mazankowski: I think that is a very good question, and the point you make is very valid. I certainly want to get some explicit duties and terms of reference designated to the Western CTC. It was important to put them in place because they were in a sort of state of limbo after the election campaign and because of residence requirements and what not. I acted very quickly in reconfirming that there would be a Western branch of the CTC. We see the work and the role of the western branch of the CTC, as being somewhat all-encompassing, particularly in the area of dealing with matters of air applications and branch line abandonments and a whole host of those things.

• 1150

I can also tell you that Dr. Horner has met with both commissioners in the western branch and they are working very closely in co-operation addressing the problem of grain transportation and some of the future disposition of branch lines. I would hope that that office may be developed in such a way that would provide easier access to the regulatory bodies to the westerners who have a number of concerns which are unique to the west, and it would eliminate the problem of coming to Ottawa every time you wanted to receive a decision or make representations.

Mr. Bockstael: There is a certain conundrum in the fact that the CTC has had to cut staff and, according to the Treasury Board recommendation, there is to be a further reduction of 100 man-years in their staff. It is not dealt with in the estimates that are before us, but do you have a proposition to take care of the needs of the western division in the new estimates that will be submitted in December by the Minister of Finance?

Mr. Manzankowski: That is a matter that is still under consideration, but I am led to believe, by virtue of the answer of the President of the Treasury Board gave us in the House, that there was general agreement that there would be some staff reduction within the global context of the CTC. That was agreed to by the President of the CTC. Now, to suggest that those cuts were made in the area of railway safety inspectors is certainly not a direction that came from this government, or I believe from the other government. I think that was a decision that would have to be made within the ambit of the administration of the CTC itself.

Mr. Bockstael: Have I time left, Mr. Chairman?

The Chairman: One last question.

Mr. Bockstael: You delivered a speech to the Canadian Wheat Board and the United Grain Growers. Oh, in parenthesis, I happen to serve on the Agriculture Committee and we find it very difficult to relate. And I imagine the co-ordinator would have that same difficulty. When we deal with the

[*Traduction*]

particulier pour l'Ouest, mais une caisse d'établissement de $300,000. Puisque cette Division se compose de deux commissaires et d'environ 8 employés, comment peut-elle fonctionner sans budget propre; se contente-t-elle de glaner ici et là dans les autres services de la Commission?

M. Mazankowski: C'est une excellente question. Je tiens à ce que la Division de l'Ouest de la Commission canadienne des transports ait des attributions et un mandat précis. Il fallait créer cette division parce que les employés se trouvaient dans une situation ambiguë après la campagne électorale et parce qu'il y avait des problèmes d'emplacement, et ainsi de suite. Je me suis empressé de confirmer la création d'une Division de l'Ouest de la Commission canadienne des transports. A notre avis, la Direction de l'ouest de la CCT doit avoir une fonction distinctive globale, en particulier pour ce qui est de la délivrance des permis aériens et de la décision d'abandonner certaines voies secondaires ainsi que d'autres questions.

M. Horner a rencontré les deux commissaires de cette direction, ils travaillent tous en étroite collaboration afin d'étudier le problème du transport des céréales et l'avenir de certaines lignes secondaires. J'espère que cet organisme évoluera de façon à permettre aux gens de l'Ouest, dont certaines préoccupations sont particulières d'avoir facilement accès aux organismes de réglementation; cela leur éviterait de devoir se rendre à Ottawa à chaque fois qu'ils veulent faire valoir certaines idées ou désirent obtenir une décision.

M. Bockstael: Il y a quelque chose d'assez énigmatique dans le fait que la CCT ait dû réduire ses effectifs et, d'après les recommandations du Conseil du Trésor, on doit supprimer cent années-personnes de plus. Cela ne figure pas dans les prévisions budgétaires dont nous sommes saisis, mais avez-vous une proposition à faire sur la façon dont le nouveau budget, qui doit être présenté au mois de décembre par le ministre des Finances, tiendra compte des besoins de la Division de l'ouest?

M. Mazankowski: Cette question est encore à l'étude, mais sur la foi de la réponse donnée par le Conseil du Trésor à la Chambre, je suis porté à croire qu'il y aura effectivement des diminutions de personnel à la CCT. Le président de cet organisme a d'ailleurs donné son accord à ces mesures. Toutefois, lorsqu'on affirme que c'est le service des inspecteurs de la sécurité des chemins de fer qui subira ces compressions, cela ne vient certainement pas du gouvernement actuel ni de son prédécesseur, je crois. C'est une décision qui est du ressort des services administratifs de la Commission canadienne des Transports elle-même.

M. Bockstael: Me reste-t-il du temps, monsieur le président?

Le président: Une dernière question.

M. Bockstael: Vous avez prononcé un discours devant la Commission canadienne du blé et les producteurs unis de céréales *(United Grain Growers)*. Entre parenthèses, je fais partie du Comité de l'agriculture et nous avons beaucoup de difficultés à entrer en contact avec cet organisme, j'imagine

[*Text*]

Canadian Wheat Board they say: we sell the wheat and we are partly responsible for its transportation, but really we are under Industry, Trade and Commerce when we are selling the wheat, so you would have to ask that minister. And when you are before the Canadian Grain Commission and are interested in the research and the value of the product they are marketing, they say: we are under agriculture, so you do not ask the Minister of Transport questions along those lines, and yet the co-ordinator has to cross all of these, it seems, to effect his role.

Mr. Mazankowski: You have just made a very excellent argument in favour of the concept of a co-ordinator I must say.

Mr. Bockstael: In your speech you said:

> I am not trying to fool you into believing that the Prince Rupert terminal, or hopper cars being ordered now, will have an immediate impact on grain movement.

And then you say that there are 2,000 cars coming into service. Were these 2,000 ordered previously?

Mr. Mazankowski: Are you talking about hopper cars?

Mr. Bockstael: Yes, hopper cars.

Mr. Mazankowski: The 2,000 are the leased cars that are being acquired by the federal government and they are to be coming on stream, I believe, commencing in April. One of the reasons that we opted for the lease proposition, and I will refer to basically two reasons, is that we could acquire these much quicker and we could have the benefit of some of them in this crop year, because the leasing companies did have orders slotted in which are coming off production. The other question is that it was simply a matter of cash flow and while in the long run it is a little more expensive acquiring the lease rights we thought, given our difficult cash position and given the fact that we could gain the benefit of the rented or leased cars in this current crop year—and that is really the crisis that we are now under—we felt it was advisable to go that way.

Mr. Bockstael: Thank you, sir.

• 1155

The Chairman: Thank you very much, gentlemen. With your indulgence, Mr. McLean has to leave at 12.00 and wanted to ask one brief question, then I will have to come to Mr. Deniger and then Mr. Peters.

Mr. McLean.

Mr. Richardson (Humboldt-Lake Centre): On a point of order, did you get my name on there?

The Chairman: Yes, I have your name. This is just to accommodate Mr. McLean very briefly.

Mr. McLean: Thank you, Mr. Chairman. I would like to follow up with the Minister on the matter of rail travel and transcontinental travel. I am appreciative of his comments

[*Translation*]

que le coordonnateur connaît les mêmes problèmes. Lorsque nous faisons affaire avec cette commission, elle nous dit qu'elle s'occupe de vendre le blé et qu'elle est en partie responsable du transport, mais qu'elle relève vraiment du ministère de l'Industrie et du Commerce pour ce qui est de la vente et que, par conséquent, c'est au titulaire de ce portefeuille qu'il faut s'adresser. Par ailleurs, lorsque l'on se rend auprès de la Commission canadienne des grains afin d'étudier son service de recherches ainsi que la valeur du produit qu'elle commercialise, ce dernier organisme nous affirme relever du ministère de l'Agriculture, ce qui nous empêche de poser des questions au ministre des Transports sur les sujets mentionnés, et malgré tout cela, le coordonnateur doit pouvoir réunir tous les renseignements nécessaires afin de bien s'acquitter de ses fonctions.

M. Mazankowski: Vous venez de justifier fort éloquemment l'existence d'un coordonnateur.

M. Bockstael: Dans votre discours vous avez dit, et je cite:

> Je ne tente pas de faire croire à quiconque que nos propositions relatives à l'élévateur commercial de Prince Rupert ou aux wagons-trémies commandés auront des répercussions immédiates sur le mouvement des grains.

Puis vous affirmez que 2,000 wagons seront mis en service. Or, ces 2,000 wagons ont-ils été commandés avant?

M. Mazankowski: Vous parlez des wagons-trémies?

M. Bockstael: Oui, de wagons-trémies.

M. Mazankowski: Ces 2,000 wagons ont été loués par le gouvernement fédéral et je crois qu'ils doivent entrer en service au début du mois d'avril. L'une des deux raisons pour lesquelles nous avons opté pour la location est que nous pouvions ainsi acquérir ces wagons beaucoup plus rapidement et, dès lors, en profiter pour les récoltes de cette année, car les entreprises de location avaient déjà des commandes prévues pour cette raison. En second lieu, nous l'avons fait pour des raisons financières, car si cette dépense de location est légèrement supérieure à long terme, nous avons pensé que, à cause de la position difficile de notre trésorerie et de la possibilité d'utiliser les wagons dès maintenant, lors des récoltes, c'était la voie à suivre.

M. Bockstael: Je vous remercie, monsieur.

Le président: Merci beaucoup, messieurs. Si vous permettez, M. McLean doit nous quitter à midi et désire poser une brève question avant. Il prendra donc la parole, puis ce sera M. Deniger et M. Peters.

Monsieur McLean.

M. Richardson (Humboldt-Lake Centre): J'invoque le Règlement, avez-vous inscrit mon nom?

Le président: Oui. Je veux simplement donner brièvement la parole à M. McLean.

M. McLean: Je vous remercie, monsieur le président. J'aimerais poursuivre la discussion sur la question du service de voyageurs et du service transcontinental. J'apprécie les remar-

[*Texte*]

about the matter of meeting needs of people and I recognize, and I think most of us do, that the costs of maintaining a transcontinental rail service will have to be dramatically rationalized or that day of the transcontinental train going across Canada under the present format is shortlived or will likely come to an end before long. I would like to ask the Minister and to suggest that the transcontinental rail service has more than a straight travel function but has also a symbolic function in terms of national presence and national unity which is, I believe, the reason that we have subsidized it to this point and one with which I can identify.

I would like to ask the Minister if he could comment on the government's present concern to develop a national tourist policy and in doing so, what part will a national train have in terms of tourism from abroad, in terms of package tours within Canada by rail and by air. Has a tourism package in Canada for Canadians given the present situation of the dollar and the encouragement of Canadians to see their own country been considered, possibly to be able to travel at least one way and fly the other? In the whole review of rationalizing the national rail service has there been some direction and exploration of educational travel? For example, have there been on-going discussions with the provincial governments about school travel and general educational travel? Given the increasing age of our society, there is an increase in the numbers of seniors prepared and able to travel, so ther is an enormous amount of money at the moment going into travel amongst young and old.

I also see in terms of a program with a vigorous tourist policy and a vigorous educational travel policy, more employment, particularly as it would be seasonally adjusted for young people especially when we look at the large unemployment factors and the age group that is involved.

I really raise this as a policy direction because I am hopeful that we can find a way of rationalizing the maintenance of a national rail service. As one who has lived abroad a good deal and talked to people who have travelled to Canada, some of their most exciting memories and some of their most positive memories of Canada were the rail travel across the nation giving them a sense of the size and the diversity and the scope of the nation. I will save my lollies to VIA rail vis-à-vis the total lack of any businesslike communicatn of time schedules out of Kitchener-Waterloo till the President of VIA rail is here and ask him why it is that they keep it such a dark secret as to when their trains go but on this matter of policy I would appreciate the Minister's comments and would encourage some thought around what I understand is a concern of the government, to lift up tourism in a dramatic way.

[*Traduction*]

ques du Ministre sur la nécessité de satisfaire les besoins du public et je reconnais, comme la plupart d'entre nous je crois, qu'il faudra rationaliser de façon vigoureuse les coûts qu'entraîne le maintien d'un service de voyageurs transcontinental, sinon les jours du train transcontinental sillonnant notre pays sont comptés. J'aimerais donc faire valoir au Ministre que ce service n'a pas qu'une fonction pratique, il a également une valeur symbolique, car il est une présence nationale et il illustre la notion d'unité nationale; c'est d'ailleurs pour cette raison que nous en avons subventionné le fonctionnement jusqu'à maintenant, raison que je comprends d'ailleurs tout à fait.

J'aimerais donc savoir si le Ministre peut nous dire quelque chose au sujet des projets du gouvernement actuel, quant à l'élaboration d'une politique nationale de tourisme, et quelle part les services ferroviaires compteront là-dedans; j'entends par là, dans quelle mesure un train transcontinental pourra-t-il attirer les touristes de l'étranger en offrant des circuits à forfait au Canada; la même remarque vaut pour les lignes aériennes. Avons-nous donc envisagé la création de forfaits au Canada pour les Canadiens, étant donné la situation du dollar et la tendance à inciter nos compatriotes à visiter leur propre pays; ainsi, a-t-on envisagé de permettre le voyage par rail dans un sens et le retour par avion? A-t-on aussi songé à créer des voyages éducatifs lors de ce processus de révision? Ainsi, a-t-on tenu des discussions régulières avec les gouvernements provinciaux au sujet des voyages scolaires et des voyages éducatifs en général? En outre, étant donné la vieillissement de notre population, il y a davantage de personnes âgées en mesure de voyager, et disposées à le faire, ce qui fait qu'en ce moment les jeunes et les vieux dépensent des sommes considérables en voyages.

Si on établit un programme comportant un volet dynamique sur le tourisme et une vigoureuse politique relative aux voyages éducatifs, je prévois que cela créera de l'emploi, d'autant plus que ces forfaits spéciaux seraient taillés sur mesure pour les jeunes; or, c'est quelque chose d'important, compte tenu du chômage élevé que nous connaissons, surtout dans ce groupe d'âge.

Si je propose qu'on élabore une politique dans ce domaine, c'est parce que j'espère que nous pourrons en arriver à une rationalisation et partant au maintien d'un service ferroviaire de voyageurs national. A cet égard, lors de mes longs séjours à l'étranger, j'ai parlé à des gens qui ont voyagé au Canada et certains de leurs souvenirs les plus marquants et les plus agréables de notre pays leur ont été donnés par les voyages qu'ils ont fait par chemin de fer, car cela leur a permis d'avoir une idée de l'étendue immense de notre pays et de notre diversité nationale. Je ne jetterai toutefois pas de fleurs à VIA Rail étant donné son incapacité à communiquer de façon satisfaisante les horaires de départ de Kitchener-Waterloo. J'attendrai la comparution du président de VIA Rail ici pour lui demander pourquoi il est si difficile de connaître la destination des trains de cette société. Toutefois, j'aimerais que le Ministre fasse ses commentaires au sujet des questions j'ai mentionnées avant, de plus je lui demande d'insister auprès du

[*Text*]

The Chairman: Thank you, Mr. McLean.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, Mr. McLean, I can certainly concur with the sentiments expressed here. I agree that there is more to the transcontinental than simply a mode of transportation. It does inded have symbolic value. It also has some sentimental attachment for many people. I guess what is rather striking at times is that some of the people who are most vocal never ride the train; I find that very unfortunate.

• 1200

VIA has a number of promotional items, such as fare discounts for people over 65, and they have put in place some rather attractive packages for group travel. I think that we are also addressing the matter of encouraging student travel. Those are all very good, and in terms of how that fits in with the national tourist policy, or a tourist package, I think your points are very well taken. I am one who believes that we should be doing more in this country to attract the potential of our tourist trade within our domestic borders. Clearly, there is a lot to see in this country, and rail is clearly a very effective and beautiful way of seeing the country. These matters we have discussed with Mr. Roberts privately.

The whole question of the future of VIA rail is something that we are talking about within our department, and we will be presenting a Cabinet document for consideration within the next month or so. But I will naturally bear in mind the representations that have been made, Mr. Chairman.

Also, I should say that we are looking at the possibility of bringing in legislation to incorporate VIA Rail in legislative form. Its only mandate is really a supplementary estimate that was voted on, and if we to decide t go with an act it will certainly provide the opportunity to have a full-fledged debate on rail passenger service in this country, both from a transcontinental point of view and a regional point of view, and that might be very useful. I would hope that the views you have expressed here today will be reiterated when Mr. Roberts comes before the Committee. I am sure that he would be able to elaborate in more detail as to what positive programs they have developed or are in the process of developing. But I welcome your contribution and we will certainly take it into consideration.

The Chairman: Thank you, Mr. Minister. Mr. Deniger.

Mr. Deniger: Thank you, Mr. Chairman. Through you, to the minister I would like to refer to a *Gazette* article dated October 2, 1975, where in an interview wiht Kendall Wendeyer, transport and travel editor of the Montreal *Gazette*, you are quoted as saying that commuter air in the Montreal area is a priority. It says here:

> Mazankowski's solution is for the federal government to supply capital funds and turn over the facilities to the provinces.

[*Translation*]

gouvernement pour qu'il donne suite à son projet de relancement du tourisme.

Le président: Merci, monsieur McLean.

M. Mazankowski: Monsieur le président, monsieur McLean, je comprends tout à fait les sentiments qui viennent d'être exprimés. Je conviens que le système ferroviaire transcontinental de voyageurs est plus qu'un simple moyen de transport et qu'il a effectivement une valeur symbolique. Bon nombre de personnes y sont d'ailleurs fort attachés. Je crois que ce qui est assez frappant par moments, c'est que les gens qui s'expriment le plus vigoureusement sur le sujet ne prennent jamais le train; cela me paraît très malheureux.

VIA Rail fait de la promotion; par exemple, il propose des tarifs moins élevés pour les gens au-dessus de 65 ans, et des voyages organisés intéressants pour groupes. Je crois également qu'on offre aux étudiants des prix avantageux. Tout cela est très bien, et nous comprenons que cela s'inscrive dans la politique de tourisme nationale ou dans l'offre de voyages organisés pour touristes. Je crois, quant à moi, que nous devrions faire davantage pour garder nos touristes à l'intérieur de nos frontières. Il y a beaucoup à voir au pays et les chemins de fer sont un moyen efficace et agréable de voir le pays. J'ai discuté de ces questions privément avec M. Roberts.

Pour ce qui est de l'avenir de VIA Rail, nous en parlons au ministère et nous allons présenter un document qui sera étudié par le Cabinet dans un mois à peu près. Je tiendrai certainement compte des instances qui sont présentées, monsieur le président.

J'ajouterai également que nous étudions la possibilité de présenter une mesure législative qui donnait à VIA Rail une existence dans la loi. Son mandat repose seulement sur l'adoption d'un crédit supplémentaire qui a été adopté, et si nous décidions d'avoir une loi, nous aurions certainement l'occasion de discuter en profondeur du service ferroviaire de voyageurs au pays, à la fois du point de vue transcontinental et du point de vue régional. Ce pourrait être très utile. J'espère que mes idées seront reprises par M. Roberts lorsqu'il comparaitra devant le comité. Je suis certain qu'il pourra vous expliquer en détail les programmes positifs qui ont été mis au point ou qui sont en train de l'être. Je suis heureux de votre contribution et nous allons certainement en tenir compte.

Le président: Merci, monsieur le ministre. Monsieur Deniger.

M. Dengier: Merci, monsieur le président. Si vous me le permettez, je voudrais demander au ministre de se reporter à un article de la Gazette du 2 octobre 1975. Selon le journal, dans une entrevue avec Kendall Wendeyer, rédacteur pour le transport et les voyages à la Gazette de Montréal le ministre aurait dit que le service de banlieue dans la région de Montréal était une priorité. Je cite:

> La solution de M. Mazankowski prévoit que le gouvernement fédéral accordera les capitaux et remettra à la province les installations.

[*Texte*]

I was wondering if you could elaborate on that.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, there have been a number of discussions going on with the officials of the Government of Quebec. As a matter of fact, I did meet with the former Minister of Transport and we discussed this very important matter. There have been funds committed by the federal government to provide a portion of the funds to improve the infrastructure and provide the necessary equipment to a very bad facility. Obviously, the difference is in the amount of money being committed, and those negotiations are going on at the official level.

I did indicate to the minister that we would hope to have had a new package to present to the Government of Quebec by the end of December. I am not sure if we are going to be able to achieve that target, but, needless to say, we are conferring with the officials of the Quebec government and the indication I have from the new Minister of Transport is that he is pleased with the discussions.

Mr. Deniger: I am glad, Mr. Chairman, that dialogue is going on. I am also glad that you are sort of following in a way our policy of supplying capital funds towards the infrastructure, but what interested me is that you might have the idea to turn over the facilities to the provinces. Is that accurate?

• 1205

Mr. Mazankowski: Well, we certainly do not want to get into the business of running commuter trains. We do not feel that that is a federal government responsibility and I think that that is very clear. We believe that we have the responsibility of providing rail passenger service on intercity routes. The commuter rail service, which is a local service, we believe is part of the responsibility of the municipality and/or the provincial government.

Mr. Deniger: Would you support the provincial government and the Montreal Urban Commission in a plan in Montreal similar to the GO-train in Toronto?

Mr. Mazankowski: The GO-train in Toronto is largely funded by the Province of Ontario—the operation of it—and I think that that is essentially what we are looking at in the case of Montreal.

Mr. Deniger: Then, if I may, Mr. Minister, can you indicate to me what difference, in terms of commuter rail policy, there is between your government and ours?

Mr. Mazankowski: I do not know whether you had a policy.

Mr. Deniger: Well, you just said it. That is why I am asking the question. Because from what I remember, that was exactly what you were saying.

Mr. Mazankowski: There are some areas, Mr. Chairman, where the policy of this government is the same as the policy of the past governement, and that does not say that that policy is wrong or bad. If it is a good policy that meets the needs, that meets the objectives that are required, really I have no difficulty with that.

Mr. Deniger: I cannot agree with you more, especially since one of those trains goes right through my riding.

[*Traduction*]

Pouvez-vous nous dire quelques mots à ce sujet.

M. Mazankowski: Monsieur le président, nous avons déjà eu des discussions avec les hauts fonctionnaires du gouvernement du Québec. J'ai même rencontré l'ancien ministre du Transport et nous avons discuté de cette question très importante. Le gouvernement fédéral s'est engagé à fournir du financement, une partie des sommes nécessaires, pour améliorer l'infrastructure et fournir l'équipement nécessaire à des installations qui sont en bien mauvais état. Le différent évidemment porte sur le montant à engager, des négociations ont lieu au niveau de l'administration.

J'ai mentionné au ministre que nous espérions présenter une nouvelle offre globale au gouvernement du Québec d'ici la fin de décembre. Je ne suis pas certain que nous pourrons le faire, mais néanmoins, nous sommes en communication avec les hauts fonctionnaires du gouvernement du Québec et je crois comprendre que le nouveau ministre du transport est très satisfait de ces discussions.

M. Deniger: Je suis heureux, monsieur le président, de voir qu'il y a dialogue. Je suis également content de voir que vous suivez en quelque sorte notre politique qui consiste à fournir des capitaux pour l'infrastructure, mais ce qui m'intéresse, c'est la possibilité de remettre ces installations aux provinces. C'est bien cela?

M. Mazankowski: Nous ne voulons certainement pas nous occuper des trains de banlieue. Nous ne croyons pas que ce soit une responsabilité du gouvernement fédéral, c'est très clair. Nous sommes responsables, croyons-nous, du service de voyageurs entre villes. Le service de banlieue est un service local, et nous croyons qu'il relève de la municipalité ou du gouvernement provincial.

M. Deniger: Appuieriez-vous le gouvernement provincial et la Commission urbaine de Montréal pour un projet à Montréal qui serait semblable au GO-train de Toronto?

M. Mazankowski: Le GO-train de Toronto est financé en grande partie par la province de l'Ontario, son exploitation du moins, et c'est essentiellement la possibilité que nous étudions pour Montréal.

M. Deniger: Pourriez-vous nous dire, monsieur le ministre, quelle différence de politique il y a entre votre gouvernement et nous en ce qui a trait au service de banlieue?

M. Mazankowski: Je ne savais pas que vous aviez une politique.

M. Deniger: Vous venez de le dire. C'est pourquoi je vous pose la question. Si je me souviens bien, c'est exactement ce que vous disiez.

M. Mazankowski: Pour certains domaines, monsieur le président, la politique du gouvernement est la même que la politique de l'ancien gouvernement, cela ne veut pas dire que cette politique est mauvaise. S'il s'agit d'une bonne politique, qui répond bien aux besoins, aux objectifs pour lesquels elle a été adoptée, je ne vois pas de problème.

M. Deniger: Je ne puis que vous approuver, surtout qu'un de ces trains passe dans ma circonscription.

[*Text*]

I have one last question, Mr. Chairman, if I may. The facilities that we have now, of course, is owned by CN and CP—and this is more of a statement—and I would be worried indeed for our own rural network if those facilities were taken away from the present companies. But I would like to have a setup similar to the GO-train system in Toronto where a management contract would be signed between the cities, the province and the federal government, insofar as it is involved, and where the CN and CP would operate the trains and the provinces and the cities would foot the bill, basically.

Mr. Mazankowski: Well, that is really what we are talking about. It is not the intention to transfer the infrastructure. I think we are looking at a VIA rail concept here.

Mr. Deniger: It was under active discussion on October 2. Do you see that there will be a final decision shortly on it?

Mr. Mazankowski: Well, as I said, we are hoping to come back to the Quebec government by the end of December, and the discussions have been going on at the officials level and that is the agreement we made.

Mr. Giroux might be able to give you more information as to the stage that we are now at.

The Chairman: Mr. Giroux.

Mr. Giroux: Thank you, Mr. Chairman. We are going to be getting some pretty detailed information as to the actual needs and now the commuter lines fit into the over-all Montreal network through the study of the committee that looks after the co-ordination and the integration of the transport system in the Montreal area, and that is forthcoming. We are also getting some reactions from the provincial government on the approach with respect to contributions—in other words, the capital costs and the infrastructure—and if this information is forthcoming in the next week or so, we will be able to present to the Minister some options as to how to deal with this.

Mr. Deniger: Has the Province of Quebec asked for the ownership of these facilities?

Mr. Giroux: At this stage, no, they have not asked for the ownership.

Mr. Deniger: And have you offered them the facilities?

Mr. Giroux: The CN and CP facilities?

Mr. Deniger: Yes.

Mr. Giroux: No.

The Chairman: Thank you, Mr. Deniger.

Mr Peters, followed by Mr. Ritchie.

Mr. Peters: I would like to follow the line of questioning of the previous speaker, but I would like to also congratulate the Minister on the decision he made for the Northern Ontario continuation of the six-day service rather than CTC's recommendation of these days. Many of those little communities are very small and local transportation is needed, and probably the ministry should be looking at some kind of regional transportation that does not necessarily make a transcontinental run but

[*Translation*]

J'ai encore une dernière question, monsieur le président, si vous me le permettez. Les installations que nous avons actuellement appartiennent évidemment au CN et au CP. C'est plutôt une déclaration. Je m'inquiéterais pour notre propre réseau rural si ces installations étaient enlevées aux sociétés actuelles. J'aimerais que nous ayons un système semblable à celui du GO-train de Toronto avec un contrat de gestion signé par les villes, la province et le gouvernement fédéral, en autant que celui-ci est impliqué, qui permettrait au CN et au CP d'exploiter ce réseau. Les provinces et les villes défraieraient ce service en grande partie.

M. Mazankowski: C'est exactement de cela dont nous parlons. Nous n'avons pas l'intention de transférer l'infrastructure. Nous envisageons plutôt quelque chose du genre de VIA Rail.

M. Deniger: On en a discuté sérieusement le 2 octobre. Croyez-vous qu'une décision finale sera bientôt rendue?

M. Mazankowski: Comme je l'ai dit, nous espérons donner notre réponse au gouvernement du Québec d'ici la fin décembre, les discussions se sont poursuivies au niveau de l'administration, c'est l'accord auquel nous en sommes arrivés.

M. Giroux peut peut-être vous donner plus de renseignements et vous dire où nous en sommes actuellement.

Le président: Monsieur Giroux.

M. Giroux: Merci, monsieur le président. Nous allons obtenir des renseignements très détaillés sur les besoins réels et la place qu'occupent les lignes de banlieue dans le réseau global de Montréal dans l'étude que le Comité a fait au sujet de la coordination et de l'intégration du système de transport pour la région de Montréal. Cette étude sera bientôt déposée. Le gouvernement provincial nous fait également connaître ses réactions quant aux contributions, autrement dit les coûts d'immobilisation et d'infrastructure. Si ces renseignements arrivent d'ici une semaine environ, nous pourrons présenter au ministre certaines options pour régler ce problème.

M. Deniger: La province de Québec a-t-elle demandé la propriété de ces installations?

M. Giroux: Pas à ce moment-ci, non, elle n'en a pas demandé la propriété.

M. Deniger: Lui avez-vous offert?

M. Giroux: Vous voulez parler des installations du CN et du CP?

M. Deniger: Oui.

M. Giroux: Non.

Le président: Merci, monsieur Deniger.

Monsieur Peters, vous avez la parole et vous serez suivi de M. Ritchie.

M. Peters: J'aimerais poser des questions dans la même veine que mon prédécesseur, mais j'aimerais également féliciter le ministre sur la décision qu'il a prise de continuer les services de six jours dans le Nord de l'Ontario plutôt que d'accepter les recommandations de la Commission de transport du Canada pour un service de trois jours. Beaucoup de ces municipalités sont très petites et le transport local est nécessaire. Le ministère pourrait peut-être songer à une sorte de

[*Texte*]

should make a transcontinental connection at both ends with the Capreol end and the Winnipeg end. But much of that transportation will not go beyond the Capreol Sudbury area, and much of it will not go the other way, to Thunder Bay—from Thunder Bay west to Winnipeg and from Thunder Bay east to Capreol. They would probably be better serviced if they were serviced on daylight runs. For transcontinental, it would have to be an overnight run.

• 1210

So it may be we could use bed cars or some other kind of connection, and maybe we should not be looking at a continuation of the service we now provide but providing a much more tailored service for the needs of the people who are there. The population is small, but in some cases there is no alternative to rail. What they are looking for is almost a commuter type—to their market, to their shopping facilities. So maybe it could be considered in a totally different way from just a continuation of a train which is going to cost a lot of money but which is not really going to meet the needs they have in that area.

You are talking about doing something about commuter transportation, and it fits in with something I did a couple of years ago. I went to North Bay and supported the Canadian National Railway when they were asking to drop their trains between North Bay and Toronto. The reason I supported it is they could get the hell out and the Ontario North and Railway and would run into Toronto instead of North Bay and make connection with CN. It would mean the Ontario Northland would be able to utilize the trains which they now have and which they are not really able to utilize because of the restrictions CN put on timing, on schedules, and other effects.

The Ontario government went to Europe and bought the Brussels—to—Zurich trains, converted them for Canadian transportation, and now have a totally different kind of a transportation facility. We in Northern Ontario, would be much better serviced if we could operate the train. Nobody goes to North Bay from Northern Ontario. We go to Toronto, and you are only going halfway and somebody else has control of the line. We should be looking in Northern Ontario at supplying cheap, fast transportation to our main shopping facility or market, and that is Toronto. And we cannot, because of Canadian National owning the line between North Bay and Toronto and insisting with a great deal of subsidization to operate a system.

Have you given and will you give any consideration to—rather than continuing the subsidization of Canadian National—they were shocked all to hell when they found out I was supporting the recommendation to drop it, because that is not what they wanted to do. They did not want to drop it. What they wanted to do is get the subsidy for it; in other words, to say they were going to drop it unless they got some assistance. We would be quite happy for them to drop it, because it would be replaced by the Ontario Northland Railway system, which should, by rights, operate on the Canadian National to Kapuskasing and maybe as far west as Hearst—but to be used as a commuter-type train. The distance would be probably 500

[*Traduction*]

transport régional qui n'emprunterait pas nécessairement la route transcontinentale, mais qui pourrait se raccorder aux deux bouts à Capreol et à Winnipeg. Or, une grande partie de ce transport ne dépassera pas la région Capreol-Sudbury, et une bonne partie ne se rendra pas dans l'autre direction vers Thunder Bay, . . . de Thunder Bay vers l'ouest à Winnipeg, et de Thunder Bay vers l'est à Capreol. Ces régions auraient probablement un meilleur service s'il était quotidien. Pour ce qui est du service transcontinental, il devra se faire de nuit.

Nous pourrions peut-être nous servir des wagons-lits ou un autre genre de correspondance, ne pas envisager la continuation du service actuel, mais offrir un service qui répondrait mieux aux besoins de la population. Cette population est peu nombreuse mais dans certains cas, il n'y a rien d'autre que le chemin de fer. Ce qu'elle voudrait en réalité, c'est un service de banlieue, en quelque sorte, pour pouvoir effectuer son marché, ses achats. On pourrait peut-être envisager la situation de façon tout à fait différente, pas nécessairement la continuation du service des trains qui coûte cher et qui ne répond pas vraiment aux besoins des gens de cette région.

Vous avez parlé des trains de banlieue, ce qui rejoint ce que j'avais fait il y a quelques années. Je me suis rendu à North Bay, pour appuyer le Canadien National qui demandait la discontinuation de la ligne North Bay—Toronto. La raison pour laquelle je l'appuyais c'est que s'il pouvait vraiment se retirer, l'Ontario Northland Railway nous amènerait directement à Toronto au lieu de North Bay et ferait la correspondance avec le CN. Ainsi, l'Ontario Northland pourrait utiliser les trains dont il dispose et dont il ne peut se servir à cause des restrictions du CN sur l'horaire, et à cause d'autres effets que cela pourrait avoir.

Le gouvernement de l'Ontario s'est rendu en Europe acheter les trains Bruxelles-Zurich, qui ont été convertis pour le transport canadien, nous avons donc maintenant de l'équipement de transport tout à fait différent. Nous avions dans le nord de l'Ontario un bien meilleur service, si nous pouvions exploiter nous mêmes nos trains. Personne ne se rendrait à North Bay, à partir du nord de l'Ontario. Nous nous rendons à Toronto, nous sommes à mi-chemin et quelqu'un d'autre a la haute main sur la ligne de chemins de fer. Le nord de l'Ontario devrait avoir un service peu coûteux, rapide, vers le marché, les magasins, c'est-à-dire Toronto. Nous ne pouvons pas le faire, car la ligne North Bay–Toronto appartient au CN qui insiste à grand renfort de subventions à exploiter le réseau.

Avez-vous songé à cette possibilité plutôt qu'à continuer à subventionner le CN, car les dirigeants ont été diablement abasourdis quand ils ont appris que j'appuyais la recommandation de discontinuer le service, car ce n'était pas ce qu'ils voulaient faire. Ils ne voulaient absolument pas l'abandonner. Ils voulaient plutôt obtenir des subventions, autrement dit, qu'ils discontinuaient s'ils n'en obtenaient plus. Nous ne demanderions pas mieux qu'ils laissent tomber, car nous pourrions remplacer le CN par le réseau de chemins de fer Ontario Northland qui, de droit, devrait exploiter la ligne du CN vers Kapuskasing et peut-être même jusqu'à Hearst avec des trains omnibus. La distance à parcourir serait d'environ 500 milles,

[*Text*]

miles, 550 miles, and it could be operated with the one-train system. We are now operating it really with three.

Would the Minister give some consideration to providing a better utilization of the services we have and the moneys we have, to provide access of the Ontario Northland Railway into Toronto and allow Canadian National to drop their passenger service on that line? It seems to me it could be more cheaply operated and certainly more efficiently and probably more satisfactorily, from the point of view of everybody who is on that line. And it is really the transportation facility from north-eastern Ontario.

• 1215

The Chairman: Mr. Minister.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, Mr. Peters, there are discussions going on at the present time; as a matter of fact, I think there is a study going on with regard to this whole question. I have had discussions with Mr. Snow about the possibility of some trade-offs and such. VIA Rail has, in fact, been having discussions with the Government of Ontario. I am not exactly sure what stage those discussions are at; perhaps Mr. Ken Henderson might be able to give us a complete update on that. But it is a matter that is under very active consideration and I think the points you have made are very well taken.

With regard to your comments about regional or local services, all I can say, Mr. Chairman, is that the point Mr. Peters has made is really in line with our own thoughts when we dealt with the issue of Northern Ontario railway passenger service. It is within the context of evaluating the best kind of regional service to meet the local needs of the people that we are re-examining the whole question of service in that particular area. I might say that most of the representations we received from members of Parliament and, indeed, from communities certainly support that view. For example, it seems Nakina is sort of the centre point. At that point the traffic flows either east or west, and we have to develop a kind of service, hopefully a daylight service, that will meet the needs of those people in terms of going to Sudbury and/or Thunder Bay or Winnipeg to conduct their business transactions or to attend to their medical needs. It really is in that spirit and in that context that we are hoping to develop a kind of policy or a kind of service that will meet the needs of the people, and, I think, perhaps at lower cost. It we are looking at a flexible kind of service, as you suggest, I think we can meet both objectives.

Mr. Henderson, would you bring us up to date on the status of the discussions involving northeastern Ontario rail service?

The Chairman: Mr. Henderson.

Mr. K. Henderson (Director General, Railway Transportation, Transport Canada): Historically, the split that existed between the ONR and the CN line created difficulties with regard to subsidy payments. The subsidy payments under the earlier scheme of rail passenger payments applied only to that portion of the total line that belonged to CN. At the present

[*Translation*]

peut-être même 550, ce qui pourrait être fait avec un seul train. Présentement, il en faut trois.

Le ministre ferait bien de veiller à une meilleure utilisation des services que nous avons et de l'argent dont nous disposons en donnant à l'Ontario Northland Railway accès à Toronto et en permettant au CN de discontinuer son service voyageurs sur cette ligne? A mon avis, cela pourrait être fait de façon moins coûteuse, certainement plus efficace et probablement plus satisfaisante pour tous ceux qui vivent dans ce secteur. Il s'agit vraiment du transport pour le nord-est de l'Ontario.

Le président: Monsieur le ministre.

M. Mazankowski: Monsieur le président, monsieur Peters, on discute présentement ce sujet, je crois même qu'il y a une étude en cours, sur la question. J'ai parlé avec M. Snow de la possibilité d'un échange de ce genre. VIA Rail a même des pourparlers à ce sujet avec le gouvernement de l'Ontario. Je ne sais pas exactement où en sont les choses; M. Ken Henderson pourrait peut-être vous mettre au courant. Quoi qu'il en soit, la question fait l'objet d'une étude très sérieuse et nous prenons bonne note de ce que vous avez dit.

Pour ce qui est de vos commentaires concernant les services régionaux ou locaux, tout ce que je peux dire à ce moment-ci, monsieur le président, c'est que M. Peters est vraiment dans la ligne de pensée que nous avons adoptée concernant le service voyageurs du nord de l'Ontario. Il s'agit, entre autres, d'évaluer le meilleur service régional qui répondrait aux besoins locaux, et c'est pour cela que nous réexaminons toute la question du service dans cette région-là. Je dois dire que la plupart des instances que nous avons reçues des députés et même des municipalités appuyent nettement cette idée. Il semble, par exemple, que Nakina serait en quelque sorte le centre. A partir de là, le trafic se dirigerait soit vers l'Est ou vers l'Ouest, et nous devons mettre au point un service de jour, nous l'espérons, qui pourra satisfaire la population devant se rendre à Sudbury et/ou à Thunder Bay et/ou Winnipeg pour s'occuper de ses affaires ou aller chez le médecin. C'est dans cet esprit, dans ce contexte que nous espérons pouvoir élaborer une politique ou un service répondant aux besoins de la population et, peut-être, à tarif moindre. Si nous cherchons ce genre de service souple, comme vous le proposez, nous répondrons à ces deux objectifs.

Monsieur Henderson, voulez-vous nous faire une mise à jour et nous dire où en sont les discussions concernant les services ferroviaires du nord-est de l'Ontario?

Le président: Monsieur Henderson.

M. K. Henderson (directeur général, Transport ferroviaire, Transport Canada): Depuis toujours, la scission qui existe entre l'ONR et le CN a créé des problèmes au chapitre des subventions. Aux termes de l'ancien programme, les subventions au service voyageurs ne s'appliquaient qu'à la portion de la ligne appartenant au CN. Nous sommes en train de faire

[*Texte*]

time we have under active investigation and discussion the whole question of the needs and how they should be served, and the way in which the total capabilities that exist over the two lines should be administered and carried out under contract between Transport Canada and VIA. At this stage it is a very active subject, and I believe the concerns you have expressed are the essence of the issues we are trying to address. We are looking to be able to improve the service by taking advantage of the mechanism of VIA and the manner by which the creation of VIA has allowed us to break down, in many ways, some of the barriers that have existed between the ownership of various rail lines.

The Chairman: One very brief one, Mr. Peters.

Mr. Peters: Is it not to our advantage to keep VIA out of it, and the CN as well? If the Ontario Northland Railway will operate between points in the north and Toronto without a subsidy; would it not be foolish to pay a subsidy to either VIA or Canadian National when the Ontario government will finance the operation themselves if they are allowed to control both the passengers leaving Toronto and the passengers going to Toronto from northeastern Ontario?

Mr. Mazankowski: I think, Mr. Chairman, the concern expressed here by the Government of Ontario is that the provision of any city rail services is largely a federal responsibility and I think it is in that context that they would like us to be involved. They have some trade-offs and some bartering that we can engage in. It is in that context that we are looking at this whole area.

Mr. Peters: Thank you.

• 1220

The Chairman: Thank you, Mr. Peters. Mr. Richardson, then Mr. MacLellan.

Mr. Richardson (Humboldt-Lake Centre): Mr. Minister, I would like to commend you on the good job you are doing in getting grain moving. I think we are ahead of last year.

Mr. Mazankowski: Yes, we are, Mr. Richardson.

Mr. Richardson (Humboldt-Lake Centre): Good. I have got a couple of quick questions and then I want to discuss one specific rail line.

Firstly, are the railways considering keeping their branch lines free of snow this winter? I have got two towns that have no highway. If they would keep those rail lines free of snow in the winter the farmers could get their grain out. These lines develop soft roadbeds in the spring so if they do not get their grain out in the winter and they cannot get it out in the spring, the whole process is . . . Are the railways considering that?

Mr. Mazankowski: You might want to tell me what lines you are talking about specifically, Mr. Richardson. In the broad context, I have had discussions with Dr. Horner about this very, very important point. I think that his views are shared by yourself in that he, too, is recommending that a

[*Traduction*]

une enquête très poussée et de discuter de toute la question des besoins et de la façon d'y répondre afin de savoir comment les installations qui existent sur les deux lignes pourraient être administrées et comment elles pourraient servir aux termes du contrat signé entre Transport Canada et VIA. C'est à ce moment-ci un sujet très débattu et vos inquiétudes sont au cœur même des questions que nous examinons. Nous voulons améliorer le service en tirant parti du mécanisme de VIA puisque la création de VIA nous a permis de faire disparaître bien souvent les barrières qui existaient entre les diverses lignes de chemins de fer et leur propriété.

Le président: Vous pouvez poser une très courte question, monsieur Peters.

M. Peters: Ne vaudrait-il pas mieux garder VIA en dehors de cela et le CN également. Si l'Ontario Northland Railway roule entre le Nord et Toronto sans subvention, ne serait-il pas ridicule de verser une subvention soit à VIA ou au CN alors que le gouvernement de l'Ontario financera lui-même l'opération si on lui permet de régir à la fois le service voyageurs qui fera la navette entre Toronto et le nord-est de l'Ontario?

M. Mazankowski: Je crois, monsieur le président, que le gouvernement de l'Ontario s'inquiète du fait que tout service ferroviaire municipal relève en grande partie du Fédéral, et c'est dans ce champ d'activité qu'on voudra participer. Il y a des échanges, des négociations auxquelles nous voulons participer, et c'est dans ce contexte que nous voyons tout cela.

M. Peters: Merci.

Le président: Merci, monsieur Peters. La parole est à M. Richardson, qui sera suivi par M. MacLellan.

M. Richardson (Humboldt-Lake Centre): Monsieur le ministre, je tiens à vous féliciter des excellents résultats obtenus dans le transport des céréales. La situation doit être meilleure que l'an dernier.

M. Mazankowski: Elle l'est, monsieur Richardson.

M. Richardson (Humboldt-Lake Centre): Tant mieux. J'ai deux brèves questions à vous poser, après quoi je voudrais m'entretenir avec vous d'une ligne de chemin de fer en particulier.

Les compagnies ferroviaires comptent-elles déblayer la neige cet hiver sur les voies secondaires? Deux villes de ma circonscription ne sont pas desservies par des autoroutes. Si les voies ferrées étaient déblayées en hiver, les fermiers pourraient livrer leurs céréales. Au printemps, la plate-forme des voies est ramallie ce qui rend le transport quasiment impossible; si en outre, il n'y a pas moyen de transporter les céréales en hiver, . . . Est-il donc question de déblayer ces voies?

M. Mazankowski: De quelles voies s'agit-il au juste, monsieur Richardson? J'ai justement soulevé l'ensemble de cette question avec M. Horner. Il est en principe d'accord avec vous, ayant recommandé que plusieurs voies normalement enneigées soient déblayées pour être utilisées en hiver. Au printemps, il y

[*Text*]

number of these so-called "snow lines" be, in fact, plowed out and utilized in the winter when you can run any amount of weight on the light rails, so to speak. These lines develop some problems in the spring; even a heavy rainfall prohibits the utilization of such lines. I am informed that he is having discussions with the railways and I would be pleased to pass your representations on to him. If you have specific lines that you are concerned about, perhaps that might be useful as well.

I am not sure what the problems, the logistical problems are. I am sure that there are some difficulties, some problems with that kind of proposal. Nevertheless, on the surface it certainly has merit, and particularly in the areas where the alternatives and the lines are fairly dense in terms of grain production.

Mr. Richardson (Humboldt-Lake Centre): Wishart to Foam Lake, Totzke to Meacham, and the line from Lanigan to Melfort, I do not know whether it has a snow problem or not, but that is an important one.

Mr. Mazankowski: Wishart, Foam Lake . . .

Mr. Richardson (Humboldt-Lake Centre): Totzke to Meacham and the line Lanigan to Melfort, I think that one is okay but I am not sure.

The Chairman: How about the one line "Eccum Teuch to Neccum Teuch".

Mr. Mazankowski: That is in Nova Scotia.

Mr. Richardson (Humboldt-Lake Centre): Has Mr. Neil been given a time limit to report?

Mr. Mazankowski: Well, I understand that Mr. Neil's report is either complete or in its final stages. The delay will now be in translation, as is the delay with the Murta task force committee report. His, I believe, is in translation right at the present time and as soon as it is completed I will be tabling it, either in the House or in this Committee. Anyway, I will certainly be making both reports public.

Mr. Richardson (Humboldt-Lake Centre): Good. And the main one, could consideration be given to keeping the CPR line from Lanigan to Melfort in its entirety? Now, this is rather important and is . . .

Mr. Mazankowski: Is that one that is included in the terms of reference of the Neil Commission?

Mr. Richardson (Humboldt-Lake Centre): I think it is, but I would like to make a pitch for that line right here, before that report is put in. The thing is, the line is there.

Mr. Mazankowski: I trust you have made your pitch to Mr. Neil.

Mr. Richardson (Humboldt-Lake Centre): I sure have.

Mr. Mazankowski: You would not suggest that I would be having to influence Mr. Neil?

Mr. Richardson (Humboldt-Lake Centre): Oh, no! But the point is, the line is there, it is 80 to 85-pound rail, it is in fairly good condition, it is 95 per cent black ties, they are running 60-car trains over it at 25 miles an hour four days a week. Now, Mr. Hall, when he dealt with that line, based his recommendations largely on the amount of grain that was handled and he recommended taking out 26 miles from Lac-Vert to Melfort and the rest of it from Lanigan to Lac-Vert

[*Translation*]

a souvent des difficultés, il suffit d'une grosse pluie pour qu'elles deviennent inutilisables. Il est justement en train de discuter de ce problème avec les compagnies ferroviaires, et je ne manquerai pas de lui communiquer votre intervention. Vous pourriez peut-être faire une liste des voies de chemin de fer qui vous préoccupent plus particulièrement.

Cela soulèvera sans doute des problèmes d'ordre pratique, que j'ignore d'ailleurs, mais cela me paraît néanmoins une proposition intéressante, surtout lorsque ces voies de chemin de fer traversent des régions à forte production céréalière.

M. Richardson (Humboldt-Lake Centre): Il s'agit des voies reliant Wishart à Foam Lake, Totzke à Meacham et Lanigan à Melfort; je ne sais pas si cette dernière voie est enneigée l'hiver, toujours est-il qu'elle est importante.

M. Mazankowski: Wishart à Foam Lake . . .

M. Richardson (Humboldt-Lake Centre): Totzke à Meacham et Lanigan à Melfort; cette dernière voie est utilisable à l'hiver, je crois, mais je n'en suis pas certain.

Le président: Qu'en est-il de la voie entre Eccum Teuch et Neccum Teuch?

M. Mazankowski: C'est en Nouvelle-Écosse.

M. Richardson (Humboldt-Lake Centre): Un délai est-il prévu pour le dépôt du rapport de M. Neil.

M. Mazankowski: Il paraît que M. Neil a terminé son rapport, ou est sur le point de le terminer. Il doit maintenant aller à la traduction, ce qui retarde d'ailleurs également le rapport du comité spécial Murta. Dès que le rapport aura été traduit, je le déposerai, soit à la Chambre soit au comité. De toute façon, les deux rapports seront rendus publics.

M. Richardson (Humboldt-Lake Centre): Parfait. Pourrait-on déneiger toute la voie du Canadien Pacifique entre Lanigan et Melfort? C'est une question fort importante.

M. Mazankowski: Cette voie fait-elle partie du mandat de la Commission Neil?

M. Richardson (Humboldt-Lake Centre): Je crois bien que oui. Mais je voudrais insister là-dessus avant le dépôt de rapport.

M. Mazankowski: Vous avez sans doute plaidé votre cause devant M. Neil.

M. Richardson (Humboldt-Lake Centre): Bien sûr.

M. Mazankowski: Vous ne voudriez quand même pas que j'essaie d'influencer M. Neil?

M. Richardson (Humboldt-Lake Centre): Jamais de la vie. Mais c'est une assez bonne voie, équipée de rails de 80 à 85 livres et de traverses noires à 95 p. 100; cette voie sert au transport de convois de 60 wagons roulant à 25 milles à l'heure, 4 jours par semaine. M. Hall, dans son rapport, basait ses recommandations essentiellement sur les quantités de céréales transportées; il avait notamment recommandé de supprimer 26 milles entre le Lac Vert et Melfort, la décision

[*Texte*]

was for future consideration. Okay, PRAC came along, they recommended taking out the line from Lanigan to Watson, putting Watson to Lac-Vert, treating it as a spur and handing it over to the CN. Now that is not an efficient operation. It involves problems. It would be better to keep the line from Lanigan to Lac-Vert and let CPR handle it because they can do it quite nicely. They make the train out of Lanigan already; they can service it in a day and get it down to the main line.

• 1225

I think it is important to keep the whole line there because Mr. Hall did set some lines aside for possible future economic development and I think this is one of them. The complete line from Lanigan to Melfort, there is a connection at Melfort which would let the CPR points as far south as Regina—it would give them access to Churchill. In other words, under our interchangeability program I think it is very important to keep that 26 miles in there to give access to the South.

Another thing is potash development at Leroy and Lanigan. The line for potash is already developed at Lanigan. There is supposed to be a mine go in at Leroy. If that line was kept, you would export potash to Churchill, east, south or west. That is future development.

We have minerals in northern Saskatchewan, we have iron that should be going south to the steel mills in Regina. We have coal in the South that should be going North, and lumber in the North that should be going South. In other words, that line in my estimation should be replaced because there is possible future economic development there that would make it profitable. It is there now; it is in pretty good condition. Why not keep it and let it develop?

Saskatchewan needs a good north-south line and that is right in the centre. It runs right through my constituency, by the way.

The Chairman: I gathered that.

Mr. Richardson (Humboldt-Lake Centre): With the possibility of economic development—this is to make it profitable—can consideration be given at least to keeping it in its entirety?

The Chairman: Mr. Mazankowski, if you can find your way through all those spots and lines, you have my permission to respond.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, if Mr. Richardson has made his pitch to Mr. Neil with the same amount of enthusiasm as he has here at this Committee, I am sure that he would have him convinced.

I will undertake to ensure that Mr. Neil sees the Committee procedings to ensure that all the points you have raised here today are taken into consideration.

Mr. Richardson (Humboldt-Lake Centre): Thank you.

The Chairman: I now have Mr. MacLellan.

[*Traduction*]

quant au tronçon entre Lanigan et Lac Vert étant remise à plus tard. Par la suite le PRAC a recommandé de supprimer le tronçon rattachant Lanigan à Watson, rattacher Watson à Lac Vert, qui deviendrait un embranchement et de transférer le tout au Canadien National. Ce ne serait pas une solution pratique et elle soulèverait d'ailleurs certaines difficultés. Il vaudrait mieux garder le tronçon rattachant Lanigan à Lac Vert, en permettant au CP d'en assurer l'exploitation, ce qu'il fait très bien d'ailleurs. C'est lui qui forme le convoi à partir de Lanigan; il lui suffit d'un jour pour l'acheminer sur la voie principale.

Il est essentiel de garder toute la voie ferrée en l'état actuel, M. Hall ayant d'ailleurs retenu certaines voies en vue d'éventuels travaux de développement économique; je crois que cette voie fait partie de la liste. La voie de Lanigan à Melfort permet, grâce à l'embranchement à ce dernier point, d'aller jusqu'à Regina et donc d'arriver jusqu'à Churchill. Il est donc essentiel à mon sens de garder ces 26 milles de voie ferrée pour assurer l'accès vers le sud.

Il faut par ailleurs tenir compte de l'exploitation de la potasse à Leroy et à Lanigan. La voie qui servira au transport de la potasse à Lanigan est déjà prête. Une autre mine devrait être mise en exploitation à Leroy. Cette voie ferrée permettrait de transporter la potasse jusqu'à Churchill et de là il l'expédierait vers l'est, le sud ou l'ouest. Ceci dans le cadre des plans de développement futurs.

Nous avons toute sorte de minéraux dans le nord de la Saskatchewan, notamment du fer destiné aux aciéries de Regina. Le charbon extrait dans le sud doit être acheminé vers le nord tandis que le bois d'œuvre exploité dans le nord doit être transporté vers le sud. C'est pourquoi je suis d'avis que cette voie ferrée doit être remise en état, le développement économique de cette région devant la rendre rentable à l'avenir. Dans son état actuel, la voie n'est pas si mauvaise que ça. Pourquoi dès lors ne pas la garder et l'améliorer.

La Saskatchewan a besoin d'une bonne voie ferrée allant du nord au sud, or celle-ci passe justement au centre de la région, et traverse ma circonscription, comme par hasard.

Le président: Je le pensais bien.

M. Richardson (Humboldt-Lake Centre): Étant donné le développement économique éventuel de cette région, pourrait-on envisager de garder la totalité de cette voie ferrée de façon à assurer la rentabilité de ce développement futur.

Le président: Monsieur Mazankowski, si vous parvenez à vous y retrouver parmi tous ces lieux-dits et tronçons de voies ferrées, vous avez la parole.

M. Mazankowski: Si M. Richardson a parlé à M. Neil avec autant d'enthousiasme qu'ici, je ne doute pas qu'il l'ait convaincu.

Je vais m'assurer que M. Neil lise les comptes rendus de la réunion afin d'être au courant de ce que vous venez de dire.

M. Richardson (Humboldt-Lake Centre): Merci.

Le président: Monsieur MacLellan.

[*Text*]

Mr. MacLellan: Mr. Mazankowski, back to the point we discussed on previous occasions, I wonder what is the present status of the subsidies paid to Clarke Steamships Limited for transportation to and from Newfoundland.

Mr. Mazankowski: As I said, Mr. Chairman, this whole matter is under review. Perhaps I might ask Mr. Marsham to comment on the exact state of the consideration of this very important matter because it is rather interesting. We have spent a greater part of the morning talking about some of these issues but he certainly has been wrestling with this whole issue much longer than I have. While he is still in the marine harness, I think we should take advantage of his expertise.

The Chairman: Mr. R. J. Marsham, Deputy Administrator.

Mr. R. J. Marsham (Deputy Administrator, Transport Canada): Thank you, Mr. Chairman.

Mr. MacLellan, to answer your specific question, there was and is a 30-year contract with Newfoundland Steamships Ltd. which came into being in 1973. It called for a subsidy at that time of $10.45 per ton for all eastbound cargo. There were two increases in that level of subsidy in the last two years resulting from application made to the Treasury Board of the day which raised the subsidy I think to $15.64 a ton as an interim measure pending fuller consideration of the implications of the contract and the method of analysis to determine what subsidies would be paid through the balance of that contract.

Mr. MacLellan: Does that agreement between Newfoundland Steamships Ltd. and the federal government state any particular amount of subsidy that is to be paid?

• 1230

Mr. Marsham: No, it does not, except that $10.45 was the starting amount. There was appended to the contract a proposed method of analysis which was to be finalized by December 31, 1973. Here six years later we have not finalized the method of analysis, the subsidy being paid at this point in time has reverted to the original subsidy of $10.45.

Mr. MacLellan: What is the basis for the payment of this subsidy? Why does Clarke Steamships Limited qualify for a subsidy? How is that determined?

Mr. Marsham: Do you wish me to continue?

Mr. MacLellan: I am asking this in light of the fact that CN Marine operates between North Sydney and Port aux Basques and has done so since the terms of the union between Newfoundland and the rest of Canada. I personally am very disturbed about CN Marine—and of course they know that in CN Marine already. But I think this whole thing is just preposterous. What is the intention of this? Why this subsidy to Clarke Steamships? What are they doing that CN Marine cannot do? And why are they subsidised to compete against a Crown Corporation?

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, before Mr. Marsham responds, I think the salient point here is the fact that there is a contract that goes back to 1973, and we have to accept that

[*Translation*]

M. MacLellan: Revenant à une question que je vous avais déjà posée lors de réunions précédentes, je voudrais savoir où en sont les subventions versées à la Clarke Steamship Limited au titre des transports entre Terre-Neuve et le continent.

M. Mazankowski: Ainsi que je l'ai déjà expliqué, monsieur le président, la question est actuellement à l'étude. Je demanderais à M. Marsham de vous donner plus de précisions à ce sujet, vu l'importance et l'intérêt de la question. Nous avons consacré une bonne partie de la matinée à ces problèmes, mais il est bien plus au courant de la situation que moi. Nous devrions donc profiter de ses connaissances.

Le président: Monsieur R. J. Marsham, administrateur adjoint.

M. R. J. Marsham (administrateur adjoint, Transports Canada): Merci, monsieur le président.

En 1973, un contrat a été signé avec la Newfoundland Steamship Limited pour une durée de 30 ans. A l'origine, l'accord prévoyait une subvention de $10.45 par tonne pour toutes les marchandises à destination de l'Est. Suite à une demande soumise au Conseil du Trésor, deux majorations sont intervenues au cours des deux dernières années, portant cette subvention à $15.64 la tonne et ce à titre intérimaire, en attendant une étude plus détaillée des répercussions de ces clauses et des méthodes d'analyse utilisées pour déterminer le montant des subventions qui seraient versées pendant le reste de la durée du contrat.

M. MacLellan: L'accord entre la *Newfoundland Steamships Limited* et le gouvernement fédéral stipule-t-il le montant des subventions à verser?

M. Marsham: Non, ce n'est pas le cas, mais le montant du début était de $10.45. Au contrat, on avait annexé une méthode proposée d'analyse qui devait être entérinée le 31 décembre 1973; or, six ans plus tard, cela n'a toujours pas été fait et la subvention qu'on verse maintenant est à nouveau celle du début, soit $10.45.

M. MacLellan: Est-ce là la raison de cette subvention? Est-ce que la *Clarke Steamships Limited* a droit à une subvention et comment l'établit-on?

M. Marsham: Voulez-vous que je continue?

M. MacLellan: Je pose cette question compte tenu du fait que la *CN Marine* fournit son service entre North Sydney et Port-aux-Basques et qu'elle le fait depuis que Terre-Neuve s'est ralliée au reste du Canada. Personnellement, je suis fort troublé par la situation à *CN Marine* et, naturellement, on en est déjà conscient à *CN Marine*. Mais je crois que toute l'affaire est absurde; car, pourquoi procède-t-on ainsi? Pourquoi fournit-on cette subvention à *Clarke Steamships*? Qu'est-ce qu'elle fait que ne puisse faire *CN Marine*? Pourquoi subventionne-t-on cette société pour qu'elle entre en concurrence avec une société d'État?

M. Mazankowski: Monsieur le président, avant que M. Marsham ne réponde, je crois qu'il faut souligner que nous avons ici un contrat qui remonte à 1973 et que nous devons en

[*Texte*]

as something that is very real in considering any modification or cancellation. The implications of attempting to modify it are quite difficult and . . .

Mr. MacLellan: Mr. Minister, we have a contract but there have been changes in circumstances.

Mr. Mazankowski: Yes. In terms of some of the history behind it, perhaps Mr. Marsham can comment. I know that he would be reluctant to express an opinion as to whether it is proper or whether it is right, whether it is a proper decision. That judgment certainly has to rest in the hands of the political element rather than in the department itself.

Mr. Marsham, I am sure, can give us the historical background. I know that he would not want to express an opinion as to whether it is proper and whether it is required, but he could certainly give us that information.

Mr. MacLellan: I just want to clarify . . .

Mr. Mazankowski: I am neither defending nor opposing, I am simply saying that . . .

Mr. MacLellan: But, supposedly, this contract does not set a subsidy fee. When it is a contract to pay a subsidy, that subsidy could be five cents a ton. To me that does not seem to be binding.

Second, I heard a disturbing rumour that in fact they were thinking of increasing that subsidy to traffic to Corner Brook, not to the traffic to St. John's but to Corner Brook. And if that subsidy is increased, that is going to be the worst travesty in transportation in this country. I want to know if that is true.

Mr. Mazankowski: Further, Mr. Chairman, may I just simply say this. The member and I have had some discussions and I have said I would undertake to look at it, examine it, and that is what we are doing. Perhaps the historical background might be worth-while considering at this time.

Mr. MacLellan: Yes.

Mr. Marsham: Mr. Chairman, suitably cautioned by the Minister not to make political judgments . . .

The Chairman: And by the Chairman to be brief.

Mr. Mazankowski: I am just trying to make it easier for you.

Mr. Marsham: A simple statement from my understanding of the facts reveals that Clarke Transportation Canada Ltd. has been serving Newfoundland, in the case of Corner Brook, since 1925, and in the case of St. John's, Newfoundland, since 1947, both dates predating the terms of union with Newfoundland. They operated in company with a number of other steamship services, both from central Canada and from the Maritime provinces, all of which progressively fell by the wayside during the nineteen-sixties as a result of the rail-rate freeze which flowed out of the MacPherson Commission, and put the Clarke service finally in jeopardy to the point at which they were given $7 per ton in 1969 to allow them to compete with the railways whose rates had been frozen, thereby preventing steamship rates to rise. From that historical back-

[*Traduction*]

tenir compte en voulant modifier ou annuler quelque chose. Les conséquences d'une tentative de modification de cette situation sont tout à fait sérieuses, et . . .

M. MacLellan: Monsieur le ministre, nous avons bien ici un contrat, mais les circonstances qui l'entourent ont changé.

M. Mazankowski: D'accord. Peut-être que M. Marsham peut nous donner l'historique de ce contrat, et je sais qu'il hésiterait à passer un jugement à ce sujet, car c'est plutôt à un organe politique qu'au Ministère de le faire.

Mais, M. Marsham peut nous donner les antécédents.

M. MacLellan: Je voudrais simplement éclaircir . . .

M. Mazankowski: Je ne prends parti ni pour ni contre; je disais simplement que . . .

M. MacLellan: Mais, en supposant que ce contrat n'établisse pas de subventions et qu'il s'agisse simplement d'un contrat en vue de verser une subvention, alors cette subvention pourrait fort bien être de 5c. par tonne. Il ne me semble pas que ce contrat nous engagerait alors.

En deuxième lieu, j'ai entendu une rumeur à l'effet qu'on songeait à accroître cette subvetion faite au trafic à destination de Corner Brook et non pas à celui à destination de Saint-Jean. Dans le cas où cette subvention serait accrue, ce serait alors là la farce la plus grande qu'on puisse trouver dans le domaine des transports au Canada. J'aimerais savoir si cette rumeur a un fondement.

M. Mazankowski: Je vais simplement ajouter que le député et moi-même en avons discuté et j'ai déclaré que j'examinerais l'affaire, et c'est ce que je fais. Peut-être qu'il serait bon, pour le moment, d'examiner cet historique.

M. MacLellan: D'accord.

M. Marsham: Monsieur le président, ayant été bien averti par le Ministre de ne pas prendre de décision politique . . .

Le président: Et, par le président, d'être bref . . .

M. Mazankowski: Je voulais simplement vous alléger la tâche.

M. Marsham: Je dirai tout simplement que je crois comprendre que la *Clarke Transportation Canada Limited* dessert Terre-Neuve; c'est-à-dire, dans ce cas, fournit ses services à destination de Corner Brook, depuis 1925, et qu'elle fournit son service à destination de Saint-Jean depuis 1947 et que ces deux dates sont antérieures à celles de la réunion de Terre-Neuve au reste du Canada . . . Par conséquent, cette société travaille en collaboration avec un certain nombre d'autres services maritimes tant en provenance du centre du canada que des Provinces maritimes. Tous ces services ont cependant progressivement disparu au cours des années 1960, par suite d'un blocage des tarifs ferroviaires fait à la suite des conclusions de la Commission MacPherson. Le service de la société Clarke a donc été, en fin de compte, compromis car on ne lui

[*Text*]

ground has flown the association which is in place up to the present day.

Mr. MacLellan: What reference is there to the subsidy in the agreement? What does it say concerning this? Is there a subsidy stipulated?

• 1235

Mr. Marsham: Mr. Chairman, the most succinct answer would be to say that that document is a public document. I would be very happy to give the member a copy and answer any questions which might come out of his reading.

Mr. MacLellan: I would appreciate that.

What is the role of the Department with regard to CN Marine? What does the Minister feel his intervention can be with regard to a compnay, a Crown corporation, such as CN Marine and its activities?

Mr. Mazankowski: Vis-à-vis the operations of . . .

Mr. MacLellan: Yes, if in fact the Minister felt the operations of CN Marine were missing the point, what might be intended a Crown corporation should serve.

Mr. Mazankowski: Well, that is part of the whole evaluation purpose process that we are going through. We have to determine what impact this may have on the viability of CN Marine and indeed the rail operations. It is really in that context that we are attempting to evaluate this whole question. You know, we are providing public funds to both and one has to weigh that in terms of determining whether it is in the best interests of all concerned.

Mr. MacLellan: When does the Minister expect to have that?

The Chairman: Your last question, Mr. MacLellan.

Mr. MacLellan: Yes.

Mr. Mazankowski: It would probably require another month or so. You know, we are looking at it very closely. I, naturall, am attempting to apprise myself of all the historical and economic reasons for this matter. As you will appreciate it is not something that has been put in in a hasty way and so one has to make sure of all the implications, and the price also taken into consideration.

There are changing needs. We have had the Sullivan Royal Commission in New Foundland come up with some very pertinent recommendations, some of which we agree with and some of which we do not agree with. On the whole future of the railway network in Newfoundland we have made a policy decision that we believe the railway system should be retained and it should be in fact upgraded. We are prepared to put pubic funds on the line to ensure that that is the case. We

[*Translation*]

fournissait que $7 par tonne, en 1969, pour lui permettre de concurrencer les sociétés de chemins de fer dont les tarifs avaient été bloqués. Par conséquent, on empêchait par là les tarifs maritimes de s'accroître. Ce sont donc ces antécédents historiques qui expliquent que cette association est là à l'heure actuelle.

M. MacLellan: Mais où parle-t-on de cette subvention dans cet accord?

M. Marsham: Monsieur le président, pour répondre aussi succinctement que possible, je dirai que ce document est un document public et je me ferai un plaisir d'en donner une copie au député et de répondre à toutes les questions qu'il pourra me poser à la suite de sa lecture.

M. MacLellan: Très certainement, je l'apprécierai.

Mais quelle est l'attitude du ministère dans le cas de la *CN Marine*? De quelle façon, monsieur le ministre pense-t-il qu'il doit intervenir dans le cas d'une société de la Couronne et de ses opérations telles que la *CN Marine*?

M. Mazankowski: Dans le cas des opérations . . .

M. MacLellan: Oui, en supposant que monsieur le ministre trouverait que les opérations de la *CN Marine* ne sont pas pertinentes dans le cadre de celles d'une société de la Couronne?

M. Mazankowski: C'est justement là l'objectif de toute cette étude que nous sommes en train de faire. Nous devons examiner jusqu'à quel point cette mesure va mettre en danger l'existence même de *CN Marine*; et, en fait, de ses opérations ferroviaires. C'est dans cette optique que nous essayons d'évaluer toute l'affaire. Comme vous le savez, nous fournissons des fonds du trésor public à ces deux sociétés et il faut choisir la façon dont ces fonds serviront le mieux à tous les intéressés.

M. MacLellan: Quand le ministre pourra-t-il nous fournir ces résultats?

Le président: Cela sera votre dernière question, monsieur MacLellan.

M. MacLellan: Bon.

M. Mazankowski: Et il nous faudra probablement un mois ou à peu près car, nous faisons dans ce cas une étude fort approfondie. J'essaie personnellement d'évaluer tous les facteurs historiques et économiques de l'affaire et, comme vous pouvez bien le comprendre, cet arrangement n'a pas été établi à la hâte et il faut s'assurer que l'on ne néglige pas certaines répercussions et il nous faut prendre en considération le coût de l'affaire.

Il y a des besoins qui ont changé et il faut en tenir compte: la Commission royale Sullivan à Terre-Neuve a présenté des recommandations extrêmement pertinentes; nous acceptons certaines d'entre elles et nous rejetons certaines autres. En ce qui a trait à l'avenir du réseau ferroviaire de Terre-Neuve, notre décision au point de vue politique, c'est de la conserver et même de l'améliorer. Nous sommes disposés à dépenser de

[*Texte*]

naturally have to weigh this in the total picture and that is what we are doing.

The Chairman: Thank you, Mr. MacLellan. Mr. Ritchie, then Mr. Harquail and I would ask that these could be brief. It is getting on to one o'clock.

Mr. Ritchie: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Jarvis, when he spoke the other day suggested that we perhaps would not reach our 25 per cent increase, that it was more like 10 per cent. I wonder if the Minister would like to comment on that.

Mr. Mazankowski: Yes, Mr. Chairman, Mr. Jarvis was quoted as making that statement. I read his speech and the text of his speech certainly did not indicate that sort of pessimistic view. The target that we had placed and hopefully we could achieve in the current crop year was 20 per cent over the last crop year. Our exports for the last crop year were some 18.9 million metric tons. That was approximately 10 per cent less than the previous crop year and my feeling was that given the initiatives that we were taking, the initiatives with respect to additional hopper car purchases and boxcar rehabs and the initiatives with respect to more fine tuning of the system and better utilization, I felt that as a minimum our target should be 10 per cent above the previous year of some 21 million metric tons which would put us in the area of some 23 million metric tons for this particular year.

As you know, Mr. Ritchie, we have had some breakdowns in the system. With the incident at the bridge at Second Narrows, while it has not hit as badly as we had anticipated, it still is restricting the flow. We had some difficulties in Churchill in achieving the kind of targets that we would have liked to achieve.

Nonetheless the system is functioning much smoother now and we are running ahead of last year. I am not satisfied with the performance, I can tell you that, but I have a great deal of optimism for the future. I am still hopeful and optimistic that we might be able to reach that target. In my discussions with Dr. Horner he is still quite optimistic about achieving a 20 per cent increase over the last crop year. And, while it is a rather lofty goal, I think we have to set our goals high in order to achieve the best possible movement that is achievable. I can say that the mood of co-operation that prevails throughout the system causes me a degree of optimism which I hope will be fulfilling in the results that I had anticipated.

• 1240

Mr. Ritchie (Dauphin): Mr. Chairman, maybe I can give you a suggestion or two that will help the fellow outside the system.

Mr. Mazankowski: I am always open to suggestions.

Mr. Ritchie (Dauphin): In Manitoba we of course grow maybe a few more special crops than you do farther west. The Grain Commission grading system is putting a lot of our country out of business as a producer of high quality wheat. So

[*Traduction*]

l'argent en ce sens, mais nous devons peser tous les facteurs pour l'ensemble de la situation.

Le président: Merci, monsieur MacLellan. Monsieur Ritchie, vous avez la parole; puis ce sera le tour de M. Harquail et je vous prie d'être brefs car il est presque 1 heure.

M. Ritchie: Merci, monsieur le président.

Monsieur Jarvis, l'autre jour, nous a dit que probablement nous n'atteindrions pas 25 p. 100 d'augmentation mais que nous en resterions plutôt à 10 p. 100. Je me demande si monsieur le ministre pourrait nous dire ce qu'il en pense.

M. Mazankowski: Oui, monsieur le président, on a indiqué que M. Jarvis avait tenu ce propos. J'ai lu son discours; or, il ne laisse pas transparaître cette vue pessimiste des choses. L'objectif qu'il a fixé et que nous espérons atteindre au cours de la présente saison agricole était de 20 p. 100 supérieure à celui de la précédente saison. Mais, nos exportations pour la dernière saison agricole s'établissaient à quelque 18.9 millions de tonnes métriques. C'est là un chiffre d'environ 8 p. 100 moindre que celui de la précédente saison agricole; et d'après moi, compte tenu des initiatives que nous prenions, c'est-à-dire d'accroître nos achats de wagons-trémies et de wagons couverts remis en état; et, compte tenu du fait que nous avons perfectionné le système et son utilisation, je croyais que notre objectif devrait être au minimum de 10 p. 100 de plus que celui de l'année précédente, qui était de 21 millions de tonnes métriques, ce qui nous ferait aux alentours de 23 millions de tonnes métriques pour cette année-ci.

Or vous savez bien, monsieur Ritchie, qu'il y a eu des ruptures dans le système; même si l'accident du pont à Second Narrows n'a pas été aussi grave que nous le craignions, il a quand même abouti à une réduction du traffic et nous avons eu certaines difficultés à Churchill pour atteindre les objectifs fixés.

Néamoins, tout le système fonctionne beaucoup plus rondement à l'heure actuelle, et nous sommes en avance par rapport à l'an passé. Je ne suis pas satisfait des performances; mais, je puis vous dire que je suis très optimiste pour l'avenir et j'ai toujours bon espoir que nous allons atteindre cet objectif. Au cours de mes discussions avec M. Horner, j'ai constaté qu'il était toujours convaincu de pouvoir obtenir une augmentation de 20 p. 100 par rapport à la récolte de l'année dernière. Certes, c'est un objectif ambitieux, mais je pense que c'est ainsi que l'on doit fixer nos objectifs si l'on veut vraiment essayer de faire de notre mieux. Je dois dire que le climat de collaboration qui règne dans tout le système me permet d'être assez optimiste quant aux résultats que nous escomptons.

M. Ritchie (Dauphin): Monsieur le président, j'aimerais faire une ou deux suggestions qui pourraient être utiles au simple profane.

M. Mazankowski: Je suis toujours prêt à accueillir des suggestions.

M. Ritchie (Dauphin): Au Manitoba, nous avons un peu plus de cultures spéciales que vous n'en avez plus à l'ouest. Le système de classement de la Commission des grains accule un grand nombre de producteurs à la faillite car ce système exige

[*Text*]

such things as buckwheat pretty well have to move by truck because it is impossible to get the CNR to move them now. Out of my area Cargill is trucking grain or flax to Minneapolis and the farmer gets 20 cents a bushel less than at the elevator, and it probably costs him more than that to haul it in to the local elevator. Feed wheat is being trucked out of the area to as far away as London, Ontario, with backhauls and things like that. But one of the things that concerns me, particularly in flax or high value grains, is that there is very little opportunity for truckers to unload at the terminals, particularly at Thunder Bay, as far as I can make out. I believe the Manitoba Pool tried it a few weeks ago and they mentioned they would have to put in somewhat expensive equipment, and I think $300,000 was the figure quoted in The Co-operative Consumer.

What about your government terminals in these? Even if you are going to backhaul trucks to Montreal there is no particular reason why we cannot take down a load of flax or something. I was at a plant south of Winnipeg two or three weeks ago and they were loading semis and they were going on the CNR flatcars right into Toronto at $1.40 a hundred, which is within a few cents of the actual trucker, if he took it. This is something that maybe we could facilitate. Obviously a lot of these things are going to have to move by trucks to the railways because, no matter what happens to the railways, they are still not going to move these type of special things.

There has been a lot of argument that we have lost a lot of the flax market because the board and the railways, whoever is to blame, have never been able to put into position a consistent stock at the eastern seaboard to take care of sales. I gather you need one or two million bushels for a cargo, generally speaking.

Have you any thoughts or ideas on this?

Mr. Mazankowski: I agree, Dr. Ritchie, we have to employ every conceivable resource that we have, both in terms of money and in terms of equipment. I think that is really one of the things that we are addressing, and one of the reasons why we felt it was necessary to look at the system from the standpoint of attempting to arrive at ways and means of removing some of the obstacles and roadblocks, and I think we have been able to achieve a bit of that.

The utilization of trucks is clearly an option that can be considered, and I think particularly in maximizing the utilization of the inland terminals. This is clearly a way in which we can put into place unit or block trains emanating from the terminals, and this is one area that we are looking at. We are looking at utilization, for example, of the terminal in Edmonton for unit trains into Prince Rupert, and we even looked at the concept of light trains which could increase the throughput in Prince Rupert by about anywhere from 15 to 20 per cent on an annual basis. Naturally those things are being looked at. In so far as the eastern movement of grain, the Canadian Wheat Board and the railways have by now I am sure put together a

[*Translation*]

un blé de très haute qualité. Des cultures comme le sarrasin doivent être transportées par camions car il est dorénavant impossible de le faire par le CN. Dans ma région, Cargill transporte par camions des céréales ou du lin jusqu'à Minneapolis mais l'agriculteur touche 20c. de moins par boisseau qu'à l'élévateur, alors qu'il lui en coûte déjà plus pour charger le camion que pour transporter son produit jusqu'à l'élévateur local. Le blé fourrager est transporté par camions jusqu'à London, en Ontario. Le problème qui se pose, surtout en ce qui concerne le lin ou les céréales de haute qualité, c'est que les camions ne peuvent pas être déchargés dans les terminaux, notamment celui de Thunder Bay, si j'ai bien compris. Je crois que la Société Manitoba Pool a essayé de le faire il y a quelques semaines mais elle s'est rendu compte qu'il lui faudrait alors acheter des équipements très chers, de l'ordre de $300,000, d'après la revue The Co-operative Consumer.

Que font les terminaux du gouvernement dans tout cela? Même si vous faites revenir à Montréal des camions à vide, je ne vois pas pourquoi ils ne pourraient pas prendre un chargement de lin ou d'autre chose. Je me trouvais dans une usine au sud de Winnipeg, il y a deux ou trois semaines, et ils y chargeaient des semi-remorques qui devaient ensuite être placées sur des wagons plats du CN jusqu'à Toronto, à raison de $1.40 du cent, ce qui revient à peu près à la même chose, à quelques cennes près, que le transport par route uniquement. C'est certainement une solution que nous pourrions encourager. Il est évident que beaucoup de ces produits devront être transportés par camions jusqu'aux chemins de fer, étant donné que, quoi qu'il advienne, les chemins de fer ne pourront pas venir les chercher jusqu'au centre de production.

D'aucuns prétendent que nous avons perdu une bonne part du marché du lin parce que la Commission et les sociétés de chemins de fer, quel que soit le coupable, n'ont jamais réussi à approvisionner la côte est de façon régulière et suffisante pour assurer les ventes. Je crois qu'il faut 1 ou 2 millions de boisseaux pour constituer une cargaison, de façon générale.

Avez-vous déjà réfléchi à tout cela?

M. Mazankowski: Je reconnais avec vous, monsieur Ritchie, que nous devons faire appel à toutes les ressources possibles dont nous disposons, qu'il s'agisse d'argent ou d'équipement. C'est la raison pour laquelle nous étudions la question aujourd'hui car nous avons jugé nécessaire de revoir tout le système afin d'essayer de supprimer les obstacles qui l'entravaient; je pense que nous n'avons pas trop mal réussi dans notre entreprise.

L'utilisation de camions est une option qui doit bien évidemment être envisagée, surtout si l'on veut optimiser l'utilisation des terminaux intérieurs. C'est une option qui nous permet d'assembler des trains à partir des terminaux. Nous envisageons, par exemple, de faire partir des trains unitaires du terminal d'Edmonton jusqu'à Prince Rupert et nous avons même envisagé d'utiliser des trains légers, ce qui augmenterait le débit de Prince Rupert de 15 à 20 p. 100 par an. Nous étudions donc toutes ces possibilités. En ce qui concerne le transport des céréales dans l'Est, la Commission canadienne du blé et les chemins de fer ont, je pense, fini de mettre au point un programme plutôt ambitieux, compte tenu des com-

[*Texte*]

rather ambitious program for grain movement to the east, bearing in mind some of the comments that you have made. I am not sure whether you are suggesting that we propose better unloading facilities at the port of Thunder Bay, is that what you are saying? For trucks?

• 1245

Mr. Ritchie (Dauphin): Yes, for these special crops.

Mr. Mazankowski: It is something that we will certainly look into.

The Chairman: Thank you, Mr. Ritchie. Mr. Harquail.

Mr. Harquail: Thank you, Mr. Chairman, through you to the Minister. First of all, I will ask the Minister's co-operation, in view of the time I will attempt to be as pointed as I might be in my questions and get, in exchange, short answers as well.

I suppose, Mr. Minister, it is not good enough to say that we told you so in the line of questioning that the member from London East and myself and others in terms of safety when we talk about inspection and condition of equipment. Of course when I say that, that it is not good enough to say that we told you so, that leads up to, of course, the disaster at Mississauga.

Are you aware of the outrageous dangerous incident that took place in New Brunswick when they were moving radioactive equipment to that billion dollar project at Point Lepreau in New Brunswick? It has been confirmed that on two separate occasions, packages identified as being dangerous to the public were indeed lost. One was subsequently located in a warehouse some weeks later after the emergency measures organization was brought into play and the RCMP spent 24 hours a day for many, many days at I do not know what cost to the taxpayer. The other was a parcel that fell off the back of a truck. I know it alarms me and I am curious to know if that shocks or alarms the Minister of Transport, and if that also led you to introduce the handling of dangerous goods into House recently.

Mr. Mazankowski: Well, Mr. Chairman, I always appreciate the admonition of members and attempt to act on those warnings and recommendations with the greatest amount of dispatch possible, but I want to make it very clear that the railway system did not fall apart in the five months since I assumed the office of Minister of Transport. If there were any problems with the railway system in this country, or if there were any problems with rspect to inspection and/or maintenance and regulations, it perhaps has built up over the last 16 years or so. So I think it is rather unfair to suggest that you told me so. What did you tell yourself and what did you tell the former Prime Minister or the former Minister of Transport? I think it should be put into perspective. I accept the warnings that have been made and I always respect the expertise of the honourable member from London East who has always impressed with his command of the railway system and the level of maintenance and the level of safety. I certainly did not take his recommendations and his criticism that he advanced here in this Committee lightly because whenever he does speak I recognize that he speaks with some degree of authority and expertise.

[*Traduction*]

mentaires que vous avez faits. Vous avez bien proposé d'améliorer les installations de déchargement des camions au port de Thunder Bay?

M. Ritchie (Dauphin): Oui, pour ces cultures spéciales.

M. Mazankowski: C'est certainement une question que nous allons étudier.

Le président: Merci, monsieur Ritchie. Monsieur Harquail.

M. Harquail: Merci, monsieur le président. Étant donné que le temps presse, je vais essayer d'être aussi direct que possible avec mes questions afin d'obtenir des réponses brèves.

Monsieur le ministre, il est trop tard pour dire «On vous l'avait bien dit». Lorsque le député de London-Est et moi-même parlions de sécurité, d'inspection et de bon état du matériel. Bien sûr, je veux parler de la catastrophe de Mississauga.

Êtes-vous au courant de l'accident scandaleux et dangereux qui s'est produit au Nouveau-Brunswick alors qu'on transportait des matériaux radio-actifs vers la centrale de Pointe Lepreau, qui a coûté d'ailleurs un milliard de dollars? A deux reprises selon des sources sûres, des boîtes contenant des produits dangereux ont été perdues. L'une a été retrouvée dans un entrepôt, quelques semaines plus tard, après que l'organisme des mesures d'urgence et la GRC l'aient cherchée pendant des jours, à raison de 24 heures par jour, ce qui a dû coûter très cher aux contribuales. L'autre était tombée de l'arrière du camion. Je ne sais pas si vous êtes aussi alarmé que moi, monsieur le ministre, mais est-ce là une des raisons qui vous ont conduit à présenter récemment, à la Chambre, ce nouveau projet de loi sur le transport des produits dangereux?

M. Mazankowski: Monsieur le président, j'écoute toujours d'une oreille bienveillante les remontrances des députés et j'essaie d'y trouver une solution le plus rapidement possible. Toutefois, il est bien évident que le système des chemins de fer ne s'est pas effondré pendant les cinq mois qui viennent de d'écouler depuis mon accession au poste de ministre des Transports. S'il y avait des problèmes avec le système des chemins de fer du Canada et plus particulièrement en ce qui concerne l'inspection, l'entretien et la réglementation, ils se sont sans doute accumulés au cours des seize dernières années. Il est donc un peu injuste de me dire « «On vous l'avait bien dit». Vous l'étiez-vous dit à vous-même? L'aviez-vous dit à l'ancien premier ministre ou à l'ancien ministre des Transports? Il faut prendre un peu de recul. J'accepte les remontrances que vous m'avez faites et je respecte la compétence du député de London-Est qui m'a toujours impressionné par ses connaissances en matière de chemins de fer, de sécurité et d'entretien. Je n'ai certainement pas pris à la légère les critiques et recommandations qu'il a faites dans ce comité car je sais qu'il parle toujours en connaissance de cause.

[*Text*]

Now, yes, we are responding. The introduction of the transportation of dangerous goods bill is something that I dealt with within the first two weeks of my assumption of the office of the Minister of Transport. It was a bill that had been before the House on two different occasions. There were some changes that were recommended and there were some changes that were contemplated as a result of discussions that had to take place between the two jurisdictions of government and, indeed, the industry.

For your information, Mr. Harquail, within the first three weeks I put my stamp of approval on the bill for transportation of dangerous goods and it was redrafted. The reason that it was not introduced was the fact that there were a couple of areas or issues on the movement of dangerous goods by mail had to be looked at and that is what we were in the process of doing prior to the introduction.

• 1250

We want to move on with the bill. In the case of the incident to which you refer, having regard to radioactive equipment, this bill will clearly put in place the kinds of regulations that would clearly place the onus and in fact provide for the leveling of offences against the mishandling, improper labeling and the improper handling with regard to transportation of those items. That is essentially what this bill will do.

Mr. Harquail: Through you, Mr. Chairman, thank you. I am delighted to see that this is the federal position with regard to radioactive material being covered in the new bill. However, we know of the derailment, and the history of derailments, in the country, not only with regard to equipment, but also the importance of people, the travelling public. It is one thing to have boxcars rolling down the side of an embankment, but I am sure that we all share the concern, not only in respect of surface equipment but also the incidents that took place this past summer with regard to the tail ends of the DC-9s falling off.

Now I want to come to the money, the dollars that are being allocated. We have some contradictions here, Mr. Chairman. We had Mr. Benson here the other day and we talked about the necessity of inspection, not only of surface equipment but also in the air, and he evaded completely my question on the question of inspection of the Air Canada DC-9s. I would like you to look into that because I do not feel that has been properly aired as yet, either in the House or in Committee, or with CTC or anyone else for that matter.

But he did say that his cry here was, well, I have to have more people. I need more manpower, I need more dollars. Help me; do something. Yet we know that on the other hand the president of Treasury Board says, well, no one has really asked me for anything yet and we do not know if we are going to have more dollars to do this type of thing to protect Canadians. So that brings me right to the Minister of Transport. What will your role be? What will your position be on this question? You say, well, there is a need. Obviously there is a need there to do the additional inspections. We cannot have this type of equipment rolling across the country—and I am

[*Translation*]

Bien sûr, nous prenons des mesures en contrepartie. Le projet de loi sur le transport des produits dangereux m'a occupé pendant les deux premières semaines de mon accession au poste de ministre des Transports. Ce projet de loi avait déjà été présenté à la Chambre à deux reprises, mais des modifications avaient été recommandées, les unes à cette époque, les autres à la suite des discussions qui avaient eu lieu entre les deux paliers de gouvernement et avec l'industrie.

Pour votre gouverne, monsieur Harquail, j'aimerais vous signaler que trois semaines après mon accession à mon poste de ministre des Transports, j'avais donné mon approbation au projet de loi sur le transport des produits dangereux et ce bill faisait l'objet d'une nouvelle révision. Il n'a pas été présenté immédiatement car il restait à régler un certain nombre de questions, notamment le transport des produits dangereux par la poste.

Nous voulons faire adopter le bill sans tarder. Les dispositions de ce bill désigneront clairement les responsables ainsi que les possibilités de poursuites lorsque le transport de produits radio-actifs est effectué dans des conditions dangereuses avec un étiquetage insuffisant. C'est le fondement de ce bill.

M. Harquail: Monsieur le président, merci. Je suis ravi que la position du gouvernement fédéral en ce qui a trait aux produits radio-actifs soit traduite dans les dispositions du bill. Quoi qu'il en soit, il y a eu au pays de nombreux déraillements mettant en cause non seulement de l'équipement mais portant également atteinte à la sécurité des voyageurs. Si un wagon déraille le long d'un remblai, c'est déjà très grave. Certains incidents nous inquiètent nous, et je ne parle pas seulement de l'équipement de surface, je pense en particulier à l'accident de l'été dernier, ce DC-9 qui aperdu son train arrière.

Je passe maintenant à la repartition des fonds. Monsieur le président, je constate qu'il y a contradictions ici. L'autre jour, M. Benson a déclaré qu'il était de la plus haute importance de procéder à la révision non seulement de l'équipement de surface mais également de l'équipement aérien et il a complètement éludé la question que je lui ai posée au sujet de la révision des DC-9 d'Air Canada. Je voudrais revenir sur cela car je pense qu'on n'en a pas encore assez discuté, ni à la Chambre, ni en comité ni à la Commission canadienne des transports.

M. Benson a cependant été ferme: il lui faut plus de personnel. Il a besoin d'un effectif accru et d'un budget accru. Il crie à l'aide. Pendant ce temps le président du Conseil du Trésor prétend qu'il n'a pas encore reçu de demande à cet effet et qu'il ne sait pas s'il trouvera les sommes nécessaires à cette révision qui met en jeu la sécurité des Canadiens. Je m'adresse donc au ministre des Transports. Quel sera votre rôle? Quelle position adopterez-vous sur la question? Vous dites que c'est important. De toute évidence, il faut intensifier les révisions. On ne peut pas laisser de l'équipement désuet rouler à travers le pays, quand nous encourageons les gens à voyager en train;

[*Texte*]

talking specifically about rail passengers, the number of people we are encouraging to travel on rail—and not give them those assurances that there are some protections built in on the safety aspect. It will not be just a question of chlorine and chemicals, but we will have a couple of hundred people.

I lived through a head-on collision on February 22, Centennial Year, 1967, when I left Halifax and we went into a siding on a westbound Ocean Limited and hit head-on with an eastbound standing passenger train. I know what that type of impact can do. One person died as a result of that and there were hundreds injured, including myself, and I have a full appreciation of what it is like to be on a passenger train when you are in a collision.

But not only that, I think we all share equally responsibility as representatives of Canadians to ensure that if we are going to be in the business with federal corporations we have an onus of responsibility on us not, only with regard to liability but also the onus to be able to, if not guarantee, assure that we are taking the necessary steps and looking hard enough and finding the bucks to move people who are at the moment administering CTC, because the buck has to stop some place. Who is going to accept the responsibility for this?

Mr. Benson says perhaps. He can dance around and say that he has so many people on the rail side and so many people on the air side, that he has bucks for an operation in the west but he is not sure if he has bucks for operations in Atlantic Canada. He is passing the buck around and he is not sure if he can do the job. We are not getting the right answers from Treasury Board or in the House. I think it comes full square right around to you, Mr. Minister, to tell us, as we do our work on behalf of Canadians we represent, exactly what you are going to be able to do.

I appreciate it when you say that these things have gone on. But I am not interested too much in the past. I am looking to the future. We are going into the 1980s, you have that responsibility now and I would like to get a good glimpse of exactly what you feel you are going to be able to do, and indeed what you intend to do.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I appreciate the challenge that the hon. member has thrown out to me, and I accept that challenge. I think the hon. member knows me well enough and that I have never backed away and squelched on matters relating to safety and security. I think the fact that we have ordered an inquiry into civil aviation air safety is a clear indication that I have backed up my earlier concerns with some action.

• 1255

The question of a DC-9 and the certification of airworthiness is going to be examined in detail by the double inquiry—not by Transport Canada, not by the CTC or any other regulatory agency but by a full independent inquiry, and I think that is the way we will get the facts. The whole question of air safety is being funneled into that judicial inquiry and most of the matters relating to the certification, the adequacy

[*Traduction*]

il nous faut leur donner des garanties, les assurer que le système sécuritaire les protège entièrement. Ce ne sera pas toujours un problème de produits chimiques et de chlorine mais de chlorine; la vie de quelques centaines de personnes sera en jeu.

J'ai moi-même vécu une collision le 22 février 1967, l'année du Centenaire, quant au départ d'Halifax un train qui se dirigeait vers l'Ouest est entré en collision avec un train de voyageurs qui se dirigeait vers l'Est. Je sais l'effet que cela produit. Une personne est morte des suites de cet accident et des centaines ont été blessées, et j'étais parmi ces dernières. Je sais donc très bien quelle est la sensation qu'on éprouve dans un accident de train.

Ce n'est pas tout, nous qui représentons les Canadiens partageont une même responsabilité, et quand des sociétés fédérales sont en cause, d'une part nous sommes responsables des accidents qui se produisent, et d'autre part nous devons prendre les mesures nécessaires et trouver les sommes nécessaires pour inciter la Commission canadienne des transports à agir sans tarder sans quoi la situation devient intenable. Qui est prêt à accepter cette responsabilité?

M. Benson ne s'est pas engagé fermement. Il peut très bien s'en tirer en se contentant de dire quel est son effectif affecté aux chemins de fer et quel est son effectif affecté au transport aérien. Il peut ajouter qu'il a les sommes nécessaires pour couvrir l'Ouest mais qu'il n'est pas sûr d'avoir le budget nécessaire pour les opérations dans la région atlantique. Il se défile et n'est pas sûr de pouvoir s'acquitter de sa tâche. Ni le Conseil du Trésor ni la Chambre des communes ne nous donnent la réponse dont nous avons besoin. Nous nous adressons donc à vous, monsieur le ministre, et nous vous demandons de nous dire clairement ce que vous pouvez faire dans les circonstances.

Vous me dites que les choses ont traîné. Le passé ne m'intéresse pas et je me tourne vers l'avenir. Nous sommes au seuil des années 80, c'est vous qui assumez cette responsabilité et j'aimerais que vous nous donniez des précisions sur ce que vous vous estimez capable de faire et sur vos intentions.

M. Mazankowski: Monsieur le président, le député vient de me lancer un défi et je veux le relever. Je pense que le député me connaît assez bien et sait que je n'ai jamais renoncé et que je ne me suis jamais dérobé quand il s'agissait de sécurité. A preuve, l'enquête que j'ai ordonné sur la sécurité dans l'aviation civile; c'est un geste qui prouve que je ne me contente pas de m'inquiéter mais que je passe aux actes.

La question de la sécurité des DC-9 sera examinée en détail, doublement, par le biais d'une enquête. Ce ne sera pas Transport Canada qui s'en chargera mais bien la Commission canadienne des transports et un autre organisme de réglementation qui procéderont à une enquête indépendante. C'est ainsi que nous pourrons déterminer quels sont les faits. Toute la question de la sécurité aérienne sera donc passée en revue lors

[*Text*]

or inadequacy of regulations, the adequacy or inadequacy of inspectors is all going to be a matter that will be dealt with by the double inquiry. That is the air side.

On the surface side, because of the representations, because of my deep and abiding concern for providing safety and security to people who are travelling and people on the ground, I have indicated that I am actively in the process right now of establishing a full-fledged judicial inquiry under the Inquiries Act to get at the very bottom of the things that you raised, and then we may determine whether things may have been better if we would have had more inspectors and more dollars, more resources and more manpower resources in the CTC or the RTC. Then we will be able to determine whether in fact we have been squelching in areas related to safety and security. This clearly illustrates, I believe, the importance of having this kind of a full impartial inquiry so that we do not have to accept the judgment or decision of a politician or the judgmental adjudication of a president of the CTC who, incidentally, has welcomed my initiative in working out a mechanism wherein we will be able to have a full-fledged public inquiry. As a matter of fact, he did indicate that he and his commission would provide full support to us. So, we are acting in these areas and I will continue to act. I simply want to repeat that, because we have this particular incident on our party at the present time, should allow us not only to zero in on this particular area, but maybe give us an opportunity to look beyond this particular incident in other areas where we can do the things that are necessary to avert a reccurence of a similar incident. It would be in that context that I accept the challenge. Certainly I am responsible, but I will accept that challenge and I will do whatever I can in attempting to resolve these matters and meet them head-on. I know the way in which this Committee has functioned, and I am quite sure that I can say with a great amount of confidence that I will have the support of the members of this Committee. I want to assure you that it is in the context of openess and with a limited amount of partisanship that I address these issues because there is no compromising with safety and security as far as I am concerned. Safety and security in politics in my view do not necessarily mix.

Mr. Harquail: That is right. Thank you very much.

The Chairman: Mr. Minister, time, the Chairman, Mr. Turner and patience have now come together. Mr. Turner.

Mr. Turner: Mr. Minister, you just made a remark to Mr. Harquail. I would like to tell you, sir, and I think you were here in 1968 when the CNR came up in the House. I made speeches in the House and in Committee in 1971 and 1972; I even voted against the government and no one went with me—the railroads, the CTC or the Department of Transport officials. It seems very funny that the next day after we had the Committee meeting here a couple of weeks ago the officials were out riding all the passenger trains, the equipment was being looked at, engines were being repaired, and washed down. Engines had never been washed down for weeks. Now why all the sudden change? I have been informed by the

[*Translation*]

de cette enquête judiciaire au cours de laquelle on se penchera notamment sur les principaux aspects de la délivrance des certificats de sécurité, l'opportunité des règlements, la compétence des inspecteurs ainsi de suite. Voilà ce qu'il en est du côté du transport aérien.

Pour ce qui est du transport de surface, étant donné les démarches qu'on a déjà entreprises, étant donné la préoccupation constante que j'ai concernant la sécurité du public voyageur et des résidents, j'ai annoncé que j'étais en train de préparer une enquête judiciaire approfondie en vertu des dispositions de la Loi sur les enquêtes, afin d'aller au fond des choses; ainsi, nous pourrons déterminer s'il aurait mieux valu avoir plus d'inspecteurs et des budgets plus importants, plus de ressources au sein de la Commission canadienne des transports ou du comité des transports par chemins de fer. Ce n'est qu'ensuite que nous pourrons savoir si de fait, nous avons négligé la sécurité. Il est d'autant plus important de procéder à une enquête impartiale et approfondie que les mesures qui en découleront ne seront pas prises par suite d'un jugement ou d'une décision d'un politicien ou encore du président de la Commission canadienne des transports, qui, je dois le signaler, approuve avec enthousiasme l'initiative que j'ai prise. De fait, il m'a assuré de son entière collaboration et de celle de la Commission. Nous prenons donc les mesures nécessaires à cet égard, et nous entendons poursuivre nos efforts en ce sens. L'accident qui est survenu nous incite à approfondir la situation, mais nous donne également l'occasion de pousser notre enquête plus loin, si bien que désormais on pourra faire le nécessaire pour éviter qu'un tel accident se reproduise. C'est dans ce contexte que je relève le défi. Nul doute que je suis responsable, mais j'accepte ce défi et je ferai tout en mon possible pour résoudre ces questions; rien ne sera négligé. Je connais bien les membres du Comité, et je suis sûr que je peux compter sur leur soutien dans cette entreprise. Soyez assurés que je le fais avec toute l'ouverture d'esprit qui s'impose en évitant le plus possible la partisanerie, car, en ce qui me concerne, il n'est pas question de faire des compromis quand il s'agit de sécurité. La sécurité et la politique font très mauvais ménage.

M. Harquail: C'est juste. Merci beaucoup.

Le président: Monsieur le ministre, avec un peu de temps et un peu de patience, nous en arrivons au tour de M. Turner.

M. Turner: Monsieur le ministre, je vous signale que vous étiez à la Chambre des communes en 1968, quand la question du CN y a été discutée. J'ai prononcé des discours à la Chambre et en comité en 1971 et en 1972, et je suis même allé jusqu'à voter contre le gouvernement, mais personne ne m'a appuyé, ni le CN, ni la Commission canadienne des transports, ni les fonctionnaires du ministère des Transports. Au lendemain de la réunion du comité qui s'est tenue il y a quelques semaines, les fonctionnaires du ministère des Transports se préoccupaient des trains de voyageurs et l'équipement était révisé, locomotives etc. On n'avait pas fait la vidange des locomotives depuis des semaines. Pourquoi ce changement

[*Texte*]

employees that the change is as different as day and night. That is quite a statement, Mr. Minister, and you cannot accuse me because I made these charges many, many years ago. I still say that there is something wrong. If things are not wrong, why are you having problems trying to get railway inspectors? You only have 78. What are the rules and qualifications and regulations for a railroad matter to become a CTC inspector? Does he have to have 5, 10, 15, 25 or 30 years of service, or does he have to have the service plus five years as an official on the railroad in Canada? This is what we would like to know. There are lots of extra teams out there running the trains today. These are the guys that should be CP inspectors, and if this qualification of five years as an official is in there it should be taken out. I know employees and officials on the CNR would not take the job because they are on duty 24 hours a day. These are things the boys back home want to know. And did you issue any regulations after the thing in Mississauga happened to the railroads, or did the CTC issue rules and regulations that must be adhered to?

• 1300

Mr. Mazankowski: To answer that part of the question, the CTC themselves undertook to issue a number of interim orders; two or three, I believe, at the present time. They have certainly accepted full responsibility, as they should, for the administration of safety with regard to rail transportation.

To answer the other part of your question about the qualifications of inspectors, under the new legislation that was introduced on transportation of dangerous goods, inspectors will be appointed under the provisions of that proposed act and the qualifications will be commensurate with the regulations that will flow from that particular piece of legislation. What will in effect happen, in terms of the movement of dangerous goods by rail, is that the inspectors and the CTC will be governed by the contents of the transportation of dangerous goods act and the regulations related thereto, rather than by those that would be provided under the aegis of the Railway Act. The same thing applies to the Canadian Coast Guard. In areas of the movement of dangerous goods, their inspectors will be governed by the provisions of the transportation of dangerous goods act rather than by those of the Canada Shipping Act.

So we will have the opportunity to provide the mechanisms not only through ensuring that we have the proper kind of inspectors in terms of movement of dangerous goods, but also by the fact that the regulations that will apply will be uniform from one part of the country to the other. It will be a single legislative mechanism under which a single set of regulations will be prescribed with regard to the movement of dangerous goods.

Mr. Turner: Why were crews last Thursday and Friday asked to lift cars? If they had not spotted the danger card on the side, they never would have known what was in the car. If you know anything about railways, when you get a message to lift cars to such and such a place, why cannot they give you a

[*Traduction*]

subit? Les employés me disent que ce changement est aussi subit que le passage du jour à la nuit. Monsieur le ministre, on ne peut pas m'accuser de quoi que ce soit, car j'ai crié haro, il y a déjà plusieurs années. Je prétends toujours que quelque chose ne va pas. Si tout allait bien, auriez-vous tant de mal à trouver des inspecteurs pour les chemins de fer? Vous n'en avez que 78. Quelles sont les qualifications et les règlements imposés à un chef de gare qui veut passer inspecteur à la Commission canadienne des transports? Lui faut-il un certain nombre d'années de service ou encore une certaine ancienneté plus 5 ans comme fonctionnaire des chemins de fer au Canada? C'est ce que je voudrais savoir. Il y a beaucoup d'employés occasionnels qui conduisent les trains de nos jours. Ce sont ces gars-là qui devraient être des inspecteurs chez CP; si, pour obtenir le poste, il faut avoir occupé un poste de cadre pendant 5 ans, on devrait abolir ce règlement. Je connais des employés des cadres qui travaillent pour CN qui n'accepteraient pas le poste parce qu'ils seraient en fonction 24 heures par jour. C'est ce que les hommes veulent savoir. Avez-vous envoyé le moindre règlement aux chemins de fer après ce qui s'est produit à Mississauga, ou encore la CTC a-t-elle publié des règlements exécutoires?

M. Mazankowski: Pour répondre à cette partie de la question, la CTC s'est engagée d'elle-même à publier quelques décrets intérimaires; deux ou trois, je crois, pour l'instant. La commission accepte certainement l'entière responsabilité, comme il se doit, pour la surveillance en matière de sécurité du transport ferroviaire.

Pour répondre à l'autre partie de votre question, les exigences du poste pour les inspecteurs, c'est aux termes des dispositions du nouveau projet de loi qui a été présenté sur le transport des produits dangereux que les inspecteurs seront nommés et les exigences du poste devront être conformes aux règlements qui découleront du projet de loi en question. Ce qui va se produire, en ce qui concerne le transport par chemin de fer de produits dangereux, c'est que les inspecteurs de la CCT seront assujettis aux dispositions de la Loi sur le transport des produits dangereux et aux règlements qui en découlent plutôt que d'être assujettis aux dispositions de la Loi sur les chemins de fer. Il en sera de même pour la garde-côtière du Canada. En ce qui concerne le transport des produits dangereux, ces inspecteurs seront assujettis aux dispositions de la Loi sur le transport des produits dangereux plutôt qu'à celles de la Loi sur la marine marchande du Canada.

Nous serons donc ainsi en mesure de prévoir des mécanismes qui nous assureront non seulement des inspecteurs compétents pour surveiller le transport des produits dangereux, mais aussi des règlements qui s'appliqueront d'une façon uniforme d'un bout à l'autre du pays. Il s'agira donc d'une mesure législative unique qui permettra de formuler un seul ensemble de règlements qui régira le transport des produits dangereux.

M. Turner: Pourquoi a-t-on demandé à des équipes de soulever des wagons jeudi et vendredi dernier? Si les hommes n'avaient pas vu la pancarte danger sur le côté, ils n'auraient jamais su ce qu'il y avait dans le wagon. Si vous connaissez un peu le fonctionnement des chemins de fer, lorsque vous recevez

[*Text*]

message saying, "This car is holding dangerous material"? They used to get it with dynamite. That was the only thing they ever got it with. These crews tell me that they lifted these cars, and nobody knew what was in the cars. The conductor is back about 130 cars. He gets the bills, and after he has looked at the bills he knows what is in the car. That is the reason I asked you the question; did anybody issue any orders to stop this nonsense? And it is still going on.

Mr. Mazankowski: What you are really saying, Mr. Turner, is that the regulations being prescribed by the CTC are inadequate. I suppose that is really another reason we should . . .

Mr. Turner: Why does a man have to go for 11 years trying to get somebody to do something? We have to wait until somebody has a serious accident. Thank God nobody was killed.

Mr. Mazankowski: I am a new minister.

Mr. Turner: That does not make any difference. The CTC has been in it for years and years and years, and these are things they were complaining about.

Mr. Mazankowski: We are doing something about it.

Mr. Turner: Even in winter, passenger equipment, and they complain that nobody does a thing. Then they wonder why I get mad. You either do the job or get out of the job and get somebody who will do the job according to the rules and regulations, which should be tough in this country.

Three weeks ago, the CNR had a train lift cars at Aldershot, which is just outside of Hamilton. They burned off a journal at St. Catharines; that is a distance of only about 50 miles. They put, I think it was 20 or 21 trihandles, which are a car they haul a lot of because they put the cars in the ditch. Do you mean to say that these cars were not looked at at Aldershot? Why should they burn off a journal in 50 miles? They go through Hamilton. Does a carman inspect the train when they go through Hamilton? These are the questions I am being asked. This applies right across Canada. We are trying to run a railroad system but nobody gives a damn. This is a serious situation and we were lucky. So let us do something and do it fast. Hire inspectors right away. You can do it now under the National Transportation Act. If that five-year rule applies, take it out. I will give you the names of hundreds of guys who will go out there and do the job and we will have an efficient railroad, and that is what we need. And you have the power to do it, sir.

The Chairman: Well, I assume that that is a representation and not really a question.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I would just like to respond to that. The member has expressed some frustration . . .

[*Translation*]

l'ordre de soulever des wagons à telle ou telle place, pourquoi ne pas recevoir un message qui dise: «Le wagon contient des matières dangereuses»? C'était le cas avec la dynamite, mais c'est le seul exemple. Les équipes en question me disent qu'elles ont levé les wagons sans que personne ne sache ce qui s'y trouvait. Le conducteur est à 130 wagons de là. Il sort les connaissements et alors il sait ce qui se trouve dans le wagon. C'est pourquoi je vous pose la question deux fois. Est-ce quelqu'un a ordonné qu'on mette fin à cette stupidité? Est-ce que cela continue?

M. Mazankowski: Ce que vous dites en réalité, monsieur Turner, c'est que les règlements délivrés par la CCT ne conviennent pas. C'est sans doute une autre raison, je suppose, qui nous pousse à . . .

M. Turner: Pourquoi faut-il qu'un homme essaie pendant 11 ans de trouver quelqu'un qui veuille bien faire quelque chose? Il faut attendre un accident grave. Dieu merci, car personne n'a été tué.

M. Mazankowski: Je suis un nouveau ministre.

M. Turner: Cela n'a pas d'importance. La CCT existe depuis de longues années, et c'est justement de tout cela qu'on se plaignait.

M. Mazankowski: Nous essayons d'y remédier.

M. Turner: C'est la même chose en hiver, avec le matériel roulant pour le service voyageurs on se plaint que personne n'agit. Ensuite on se demande pourquoi je me fâche. Ou bien vous faites ce travail ou vous cédez la place et vous trouvez quelqu'un qui le fera conformément aux règlements qui devraient être très stricts chez-nous.

Il y a trois semaines, le CN a donné ordre qu'un train prenne des wagons à Aldershot qui se trouve tout près de Hamilton. On a échauffé un essieu à St-Catharines; une distance d'à peine 50 milles. On a mis je crois que c'était 20 ou 21 manettes triples, le mécanisme qu'on a toujours en quantité. Les wagons ont déraillé. Voulez-vous me faire croire que l'on n'a pas examiné les wagons à Aldershot? Pourquoi un essieu chaufferait-il en 50 milles? Le train passe à Hamilton. N'y a-t-il pas un employé qui examine le train lorsque celui-ci passe à Hamilton? Voilà les questions que l'on me pose. C'est la même chose dans tout le pays. Nous essayons de faire fonctionner un réseau ferroviaire, mais tout le monde s'en fout éperdûment. Il s'agit d'une situation grave, nous avons eu de la chance. Faisons quelque chose et faisons-le vite. Engageons des inspecteurs tout de suite. Vous n'avez pas besoin d'attendre la tenue d'une enquête, vous pouvez agir en vertu de la Loi nationale sur les transports. Si la règle des 5 ans s'applique, abolissez-là. Je puis vous donner les noms de centaines de gars qui sont prêts à faire le travail. Il faut que les chemins de fer soient efficaces et vous avez le pouvoir de les rendre efficaces, monsieur le ministre.

Le président: Il s'agit là plutôt d'une instance que d'une question.

M. Mazankowski: Je voudrais quand même y répondre, si vous le permettez, monsieur le président. Le député exprimait son sentiment de frustration . . .

[*Texte*]

Mr. Turner: Do you want some more? I will give you all kinds of it. There are pages and pages here, right across Canada. I am not just blowing off for the sake of blowing off; I am blowing off because the information is coming to me from employees in an indirect way. You will never find out where the information is coming from because I have a responsibility to these guys back home. So I suggest that somebody get off his hind end and do the job and we will have a far better railroad in this country.

The Chairman: Mr. Minister.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, as you have indicated, I think it is a representation. It is one of many that I have received. I can appreciate the frustrations that the hon. member is expressing. I simply want to indicate to him that I am listening, that I am responding, and I will respond to the points that he has made. I simply repeat: the railway did not fall apart in five months.

An hon. Member: I agree.

Mr. Turner: But you are not acting now, sir, and this is what we want—now. Not four months after the inquiry is over. Because we can have another one tomorrow, do not forget.

Mr. Mazankowski: Yes, but that is a matter of debate. And as to whether I am acting quickly enough, I have to respond in a responsible fashion, and I intend to do that. I think the initiatives that I am talking and the initiatives that I am going to take will bear me out in this particular area.

We have an investigation into civil aviation safety; we are going to have one into rail safety. I am not sure how many more investigations you want, Mr. Turner, but I am determined to get to the bottom of it and try to resolve the issues and, I hope, in the process, some of the concerns you have expressed will be resolved.

Mr. Turner: More power to you, sir, as I said, act tough.

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

Once again, the Committee is very much in the debt of the Minister and his officials for having prolonged their appearance in front of us.

Before we adjourn, Mr. Lumley . . .

Mr. Lumley: Mr. Chairman, on a point of order.

I wanted to confirm our schedule of committee meetings on estimates: we have VIA Rail on Thursday, November 22; CN Marine on Friday, November 23. Is it the Post Office on November 27?

The Chairman: Yes.

Mr. Lumley: On November 29, Dr. Horner with the Minister or Dr. Horner by himself?

The Chairman: Yes.

Mr. Lumley: Has the December 4 meeting been determined yet?

The Chairman: No, we have held that free.

Mr. Lumley: All right. On December 6 we have the Minister again and December 7. I understand that we can bring Air

[*Traduction*]

M. Turner: En voulez-vous d'autres? J'en ai de toutes les sortes. Il y en a des pages et des pages pour tout le Canada. Je ne m'emporte pas pour rien, je m'emporte parce que je reçois des renseignements d'employés par la voix indirecte. Je ne vous dirai jamais qui ils sont parce que je dois les protéger. Je prétends qu'il est grand temps que quelqu'un s'en mêle et se mette à l'œuvre afin que nous puissions avoir des chemins de fer plus efficaces dans tout le pays.

Le président: Monsieur le ministre.

M. Mazankowski: Vous l'avez bien dit, monsieur le président, il s'agit plutôt d'une instance. Ce n'en est qu'une entre bien d'autres. Je comprends que le député puisse se sentir frustré. Qu'il sache que j'ai entendu ses observations et que j'en ai pris bonne note. Je répète cependant que les chemins de fer ne sont pas effondrés en cinq mois.

Une voix: Je suis bien d'accord.

M. Turner: Mais vous ne faites rien maintenant, monsieur le ministre, alors que c'est ce que nous réclamons. Nous ne voulons pas attendre 4 mois après la fin de l'enquête, car nous pourrions avoir la même chose demain, et pensez-y!

M. Mazankowski: Oui, mais c'est sujet à discussion. Quant à savoir si je réagis assez rapidement, sachez que je dois être conscient de mes responsabilités, et je n'y manquerai pas. Les initiatives que je prends et que je prendrai en attesteront.

Nous menons une enquête sur la sécurité de l'aviation civile et nous allons mener une enquête sur la sécurité des chemins de fer. Je ne sais pas combien vous en voulez, monsieur Turner, mais je puis vous assurer que j'ai l'intention d'aller au fond des choses et de trouver des solutions; j'espère bien que les problèmes que vous avez soulevés s'en trouveront réglés.

M. Turner: Tant mieux, monsieur le ministre, et n'y allez pas de main morte!

Le président: Merci, monsieur Turner.

Une fois de plus, le comité remercie le ministre et ses hauts fonctionnaires de leur obligeance à prolonger leur comparution.

Avant de lever la séance, M. Lumley . . .

M. Lumley: J'invoque le règlement, monsieur le président.

Je veux confirmer le programme du comité pour l'étude des prévisions budgétaires: nous avons VIA Rail le jeudi 22 novembre, CN Marine, le vendredi 23 novembre et le ministère des Postes le 27 novembre, c'est bien cela?

Le président: Oui.

M. Lumley: Et le 29 novembre, c'est M. Horner avec le ministre ou M. Horner tout seul?

Le président: Oui.

M. Lumley: Les détails sont fixés pour la séance du 4 décembre?

Le président: Non, nous n'avons rien prévu pour cette date.

M. Lumley: Très bien. Les 6 et 7 décembre nous accueillons de nouveau le ministre. Par ailleurs, je pense que nous pouvons

[*Text*]

Canada and CN to the Committee based on their annual reports from last year, and that will be done after consideration of estimates.

The Chairman: That is correct.

Mr. Lumley: Is there a possibility—maybe the Minister might have a comment—that he can discuss the Task Force report and the Neil report in committee? Would we have to get a term of reference from the House to do that? I am sure the Minister would not have any objection, but . . .

The Chairman: I think it would be up to the Minister of the government whether or not they wanted to refer, or whether the Minister might choose at a later meeting to table it under Vote 1. I would expect that we would be generally seized of it. In determining our plans, I think we must bear in mind the legislation that is now in front of the House, and I think there is a degree of urgency that the committee get at that particular piece of legislation.

The other two items—you are correct with respect to Air Canada's annual report and the Canadian National annual report. Those are both properly now referred to us. The timing, I would think, would follow necessarily the legislation and not precede it.

We also have the question of Supplementary Estimates (B) that will have to be dealt with, I presume, if there is time.

Mr. Lumley: My only concern, Mr. chairman, with the Murta report and the Neil report is that with the limited number of meetings we have left after estimates, we do not really have an opportunity to discuss them. I just wonder if the Minister has any objection to those two reports.

• 1310

The Chairman: Mr. Minister.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I certainly have no objections. The delay right now is in translation. I would be very reluctant to table all the reports in one language. However, if it were the wish of the Committee, I could perhaps see whether we could make an exception. But I must say I would rather not. Certainly I have no objection—as a matter of fact, if it would meet with the concurrence of the Committee, I would be prepared to table the two reports in front of this Committee, and with an appropriate term of reference, under the Estimates, I think it would be appropriate to deal with both reports.

Mr. Harquail: On the same point of order, Mr. Chairman, I see you have CN Marine coming on Friday. To go back to a previous meeting where we are on record as having an exchange on your Committee and the steering committee trying to avoid that, will there be any assurances now, or can you indicate you have a mood of the steering committee, that when officials of Air Canada and CN come before this Committee they will come on Monday, Tuesday, Wednesday, or Thursday? Can you indicate that now? We discussed this before, and I see CN Marine is here Friday morning, and I thought there was some mood of agreement that we would endeavour to bring these officials on Mondays, Tuesdays, Wednesdays, or Thursdays, and try to side-step bringing them

[*Translation*]

convoquer Air Canada et le CN pour l'étude de leur dernier rapport annuel. Je suppose que ce sera après les prévisions budgétaires.

Le président: En effet.

M. Lumley: Serait-il possible, le ministre voudra peut-être nous faire connaître son opinion là-dessus, qu'il discute du rapport du groupe de travail et du rapport Neil avec le comité? Nous faudrait-il obtenir un ordre de renvoi de la Chambre? Je suis sûr que le ministre n'y verrait pas d'inconvénient, mais . . .

Le président: Je suppose que c'est au ministre ou au gouvernement d'en prendre la décision, à savoir s'il doit les renvoyer ou non. Encore le ministre pourrait les déposer lors d'une réunion à venir dans le cadre de l'étude du crédit nº 1. Je m'attends à ce que nous en soyions saisis. Dans l'établissement de notre programme, cependant, nous devons tenir compte des mesures législatives actuellement à l'étude à la Chambre. Je pense qu'il s'agit de mesures assez urgentes.

Les deux autres sujets au programme sont en effet le rapport annuel d'Air Canada et le rapport annuel du CN. Ils nous ont été renvoyés par la voie officielle. Je suppose toutefois que leur étude suivra l'examen du projet de loi.

Nous devons également examiner le budget supplémentaire (B), si nous en avons le temps.

M. Lumley: Monsieur le président, je crains qu'avec toutes les réunions que nous tiendrons sur les prévisions budgétaires, nous n'ayions pas le temps d'étudier vraiment le rapport Murta et le rapport Neil. Je me demande si le ministre s'oppose à ce qu'on étudie ces deux rapports.

Le président: Monsieur le ministre.

M. Mazankowski: Je n'y vois certainement pas d'inconvénient, monsieur le président. Le retard est dû à la traduction. J'hésiterais beaucoup à déposer les rapports dans une seule langue. Cependant, si le Comité le désire, je puis voir s'il est possible de faire une exception. Je préférerais ne pas la faire. Je ne vois pas d'inconvénient, non plus . . . si c'est ce que veut le Comité, je veux bien déposer les deux rapports devant lui; il doit lui être possible, dans le cadre de l'étude des prévisions budgétaires, de les examiner.

M. Harquail: Au sujet du même recours au Règlement, monsieur le président, je constate que les représentants de *CN Marine* doivent comparaître vendredi. Si je me souviens bien, il a été question à ce Comité et au comité de direction de procéder autrement. Pouvez-vous indiquer maintenant que le Comité directeur est d'avis que les représentants d'Air Canada et du CN doivent comparaître lundi, mardi, mercredi et jeudi. Êtes-vous en mesure de le dire? Nous en avons déjà parlé. Je constate que les gens de *CN Marine* seront là vendredi matin. Je pensais que nous nous étions plus ou moins entendus pour qu'ils comparaissent lundi, mardi, mercredi et jeudi plutôt que vendredi. Vous vous souvenez sans doute de ce qui s'est dit à la dernière réunion.

[*Texte*]

on Fridays. Do you recall that discussion at a previous meeting?

The Chairman: Yes, I do, but I am not sure, Mr. Harquail, what it is you are getting at. I am aware of that, and, for example, CN Marine—oh, it is on a Friday.

Mr. Harquail: I am just underlining that when we get Mr. Bandeen and Mr. Taylor . . .

The Chairman: Mr. Harquail, I am sorry to be vague about this. The fact that the Committee wanted, and I felt quite rightly so, to discuss the consequences of the incident in Mississauga bounced virtually everything down the line one, and while there was violation of that understanding, it was simply the consequence of having to change all the other schedules which has been set prior to that. So while this is an aberration of that understanding, it is not a violation of the fundamental understanding that we avoid Friday.

Mr. Harquail: Thank you very much.

The Chairman: Thank you.

The Committee stands adjourned until 3.30 p.m., Thursday, November 22, 1979, when we shall consider Votes 105, L115, under Surface Transportation Program, within Transport. We shall have as our witness Frank Roberts, Chairman and President of VIA Rail Canada Inc.

The meeting stands adjourned.

[*Traduction*]

Le président: Je ne comprends pas très bien ce à quoi vous voulez en venir, monsieur Harquail. Je me souviens de ce qui a été dit. Oh oui, je vois, *CN Marine* comparaît vendredi.

M. Harquail: Je tiens à souligner que lorsque nous recevrons M. Bandeen et M. Taylor . . .

Le président: Excusez-moi si je suis vague, monsieur Harquail. Je me souviens que le Comité désirait, à juste titre, discuter des répercussions de l'accident de Mississauga. Toutefois, cette question a un peu bouleversé le programme. Si nous n'avons pas pu nous en tenir à ce qui avait été entendu, c'est parce que notre programme a été remanié. Je sais qu'il avait été entendu que nous éviterions vendredi.

M. Harquail: Merci bien.

Le président: Merci.

Le Comité reprendra ses travaux à 15 h 30 le jeudi 22 novembre 1979. A l'ordre du jour, les crédits 105 et L115, sous Programme des transports de surface. Nous accueillerons alors M. Frank Roberts, président de VIA Rail Canada Inc., et président du Conseil d'administration.

La séance est levée.

Canada Post Postage paid
Postes Canada Port payé
Third class
Troisième classe
K1A 0S7
HULL

If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Printing Office,
Supply and Services Canada,
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Imprimerie du gouvernement canadien,
Approvisionnements et Services Canada,
45, boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

WITNESSES—TÉMOINS

From the Department of Transport:

Mr. R. Y. J. Giroux, Administrator, Canadian Surface Transportation Administration;

Mr. K. Henderson, Director General, Railway Transportation;

Mr. R. J. Marsham, Deputy Administrator.

Du ministère des Transports:

M. R. Y. J. Giroux, administrateur, Administration canadienne du transport de surface;

M. K. Henderson, directeur général, Transport ferroviaire;

M. R. J. Marsham, administrateur adjoint.

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

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

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 9

Thursday, November 22, 1979

Chairman: Mr. J. M. Forrestall

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule nº 9

Le jeudi 22 novembre 1979

Président: M. J. M. Forrestall

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Transport and Communications

Procès-verbaux et témoignages du comité permanent des

Transports et des communications

RESPECTING:

Main Estimates 1979-80 Votes 105 and L115—Surface Transportation Program under TRANSPORT

CONCERNANT:

Budget principal 1979-1980 Crédits 105 et L115—Programme des transports de surface sous la rubrique TRANSPORTS

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

First Session of the
Thirty-first Parliament, 1979

Première session de la
trente et unième législature, 1979

27292—1

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

Chairman: Mr. J. M. Forrestall

Vice-Chairman: Mr. Jack Ellis

Messrs.

Blaikie
Bockstael
Campbell (*LaSalle*)
Darling
Deniger
Ferguson
Harquail
Lumley
MacLellan
Mayer
McLean
Peters
Reid (*St. Catharines*)
Richarson (*Humboldt-Lake Centre*)
Ritchie (*Dauphin*)
Turner
Whittaker—(19)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65(4)(*b*)

On Wednesday, November 21, 1979:

Mr. Towers replaced Mr. Reid (*St. Catharines*);

Mr. Whittaker replaced Mr. Jupp;

Mr. Reid (*St. Catharines*) replaced Mr. McDermid.

On Thursday, November 22, 1979:

Mr. Darling replaced Mr. Towers;

Mr. Ferguson replaced Mr. Nylander.

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. J. M. Forrestall

Vice-président: M. Jack Ellis

Messieurs

Conformément à l'article 65(4)*b*) du Règlement

Le mercredi 21 novembre 1979:

M. Towers remplace M. Reid (*St. Catharines*);

M. Whittaker remplace M. Jupp;

M. Reid (*St. Catharines*) remplace M. McDermid.

Le jeudi 22 novembre 1979:

M. Darling remplace M. Towers;

M. Ferguson remplace M. Nylander.

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, Hull, Québec, Canada K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité de l'Orateur 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, Hull, Québec, Canada K1A 0S9

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, NOVEMBER 22, 1979
(10)

[*Text*]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 3:31 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. Forrestall, presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Bockstael, Campbell (*LaSalle*), Darling, Deniger, Ferguson, Forrestall, Harquail, Lumley, MacLellan, Mayer, McLean, Peters, Reid (*St. Catharines*), Richardson (*Humboldt-Lake Centre*), Ritchie (*Dauphin*) and Turner.

Other Members present: Messrs. Desmarais, Dionne (*Northumberland-Miramichi*), Marceau, McRae and Roy (*Laval*).

Witnesses: From VIA Rail Canada Inc.: Mr. Frank Roberts, Chairman and President, Mr. Angus Campbell, Vice-President, VIA Ontario and Mr. Garth Campbell, Vice-President, Marketing.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Monday, October 15, 1979 relating to the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1980. (*See Minutes of Proceedings, Tuesday, November 6, 1979, Issue No. 3*).

By unanimous consent, the Chairman called Votes 105 and L115—Surface Transportation Program under TRANSPORT.

Mr. Roberts made a statement.

The witnesses answered questions.

At 6:07 o'clock p.m., the Committee adjourned until 9:30 o'clock a.m. Friday, November 23, 1979.

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 22 NOVEMBRE 1979
(10)

[*Traduction*]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 15 h 31, sous la présidence de M. Forrestall (président).

Membres du Comité présents: MM. Bockstael, Campbell (*LaSalle*), Darling, Deniger, Ferguson, Forrestall, Harquail, Lumley, MacLellan, Mayer, McLean, Peters, Reid (*St. Catharines*), Richardson (*Humboldt-Lake Centre*), Ritchie (*Dauphin*) et Turner.

Autres députés présents: MM. Desmarais, Dionne (*Northumberland-Miramichi*), Marceau, McRae et Roy (*Laval*).

Témoins: De VIA Rail Canada Inc.: M. Frank Roberts, président, M. Angus Campbell, vice-président, VIA Ontario et M. Garth Campbell, vice-président, Commercialisation.

Le Comité reprend l'étude de son ordre de renvoi du lundi 15 octobre 1979 portant sur le Budget principal pour l'année financière se terminant le 31 mars 1980. (*Voir procès-verbal du mardi 6 novembre 1979, Fascicule nº 3*).

Du consentement unanime, le président met en délibération les crédits 105 et L115—Programme des transports de surface sous la rubrique TRANSPORTS.

M. Roberts fait une déclaration.

Les témoins répondent aux questions.

A 18 h 07, le Comité suspend ses travaux jusqu'au vendredi 23 novembre 1979, à 9 h 30.

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(*Recorded by Electronic Apparatus*)

Thursday, November 22, 1979

• 1530

[*Text*]

The Chairman: Gentlemen, we will resume consideration of our Order of Reference relating to the Main Estimates for fiscal year ending March 31, 1980. If it is the wish of the Committee I will call today Vote 105 and Vote L115 together. These votes relate to VIA Rail Canada Inc. and they fall within the surface transportation item under Transport. Is it agreed that I call these two votes together?

Some hon. Members: Agreed.

TRANSPORT

A—Department—Surface Transportation Program

Vote 105—Payments to VIA Rail Canada Inc. in respect of the costs of the management—$234,000,000

Vote L115—To authorize the Minister to purchase on behalf of Her Majesty in Right of Canada common shares of VIA Rail Canada Inc. to be valued at $100 per share—$30,000,000

The Chairman: It is always a privilege to welcome you here. We have been looking forward, for the past few weeks, to hearing from you and I know that a lot of the members are anxious to question you on certain services.

Before I ask you whether or not you would care to make an opening statement, would you like to introduce the officials that you have with you?

Mr. Frank Roberts (Chairman and President, VIA Rail Canada Inc.): I certainly would, Mr. Chairman.

On your request, we have our four regional Vice-Presidents here: Mr. Léo Moisan,VIA Québec; Mr. Harold Murray, VIA West; Mr. Allan Raftus, VIA Atlantic, and Mr. Angus Campbell, VIA Ontario.

We also have with us Mr. Garth Campbell, Vice-President, Marketing; Mr. Victor Croft, Vice-President, Finance and Administration; Mr. Eldon Horsman, Vice-President, Operations; Emery LeBlanc, Director of Public Relations, and with me here Gabriel Fortin, Vice-President, Law and Secretary of the Company.

The Chairman: Thank you, Mr. Roberts. Mr. Lumley, did you have a brief point of order?

Mr. Lumley: Mr. Chairman, with all due respect to Mr. Roberts, I wonder if he might not agree to table his preamble because we have a lot of questions and I understand we have to vacate this room—unless perhaps I am incorrect in the last comment—and I think it is more important to get all questions from all members. Based on the interest in Mr. Roberts' company I think I would have to ask for Mr. Roberts' agreement.

TÉMOIGNAGES

(*Enregistrement électronique*)

Le jeudi 22 novembre 1979

[*Translation*]

Le président: Messieurs, conformément à notre ordre de renvoi, nous reprenons l'examen du Budget des dépenses de l'année financière se terminant le 31 mars 1980. Si le Comité le veut bien, nous traiterons aujourd'hui des crédits 105 et L115 simultanément. Ces crédits ont trait à VIA Rail Canada Inc. et figurent sous la rubrique du Programme des transports de surface du ministère des Transports. Est-il convenu que nous traitions donc de ces deux crédits en même temps?

Des voix: D'accord.

TRANSPORTS

A—Ministère—Programme des transports de surface

Crédit 105—Paiements à VIA Rail Canada Inc. relativement aux coûts de la direction—$234,000,000

Crédit L115—pour autoriser le Ministre à faire l'achat, au nom de Sa Majesté du Chef du Canada, d'actions ordinaires de VIA Rail Canada Inc. évaluées à $100 l'action—$30,000,000

Le président: C'est toujours un honneur pour nous que de vous accueillir ici. Ces dernières semaines, nous avons songé avec plaisirs à votre présence prochaine parmi nous, et je sais que nombreux sont les députés qui ont hâte de vous poser des questions au sujet de certains services.

Avant de vous demander si vous voulez faire une déclaration préliminaire, je me demande si vous pourriez présenter les membres de la direction qui vous accompagnent.

M. Frank Roberts (président du Conseil d'administration et président de VIA Rail Canada Inc.): Avec plaisir, monsieur le président.

A votre demande, sont présents ici les quatre vice-présidents régionaux: M. Léo Moisan, de VIA Québec; M. Harold Murray, de VIA Ouest; M. Allan Raftus, de VIA Atlantique et M. Angus Campbell, de VIA Ontario.

Sont également présents M. Garth Campbell, vice-président à la commercialisation; M. Victor Croft, vice-président du Service des finances et de l'Administration; M. Eldon Horsman, vice-président des Opérations; Emery LeBlanc, directeur des relations publiques et, assis à côté de moi, Gabriel Fortin, vice-président aux Affaires juridiques et secrétaire de la Société.

Le président: Merci, monsieur Roberts. Monsieur Lumley, vous voulez invoquer le Règlement?

M. Lumley: Monsieur le président, sauf tout le respect que je dois à M. Roberts, je me demande s'il accepterait de déposer sa déclaration préliminaire plutôt que de la lire; en effet, nous avons beaucoup de questions à poser, et je crois comprendre que nous devons libérer cette salle bientôt. J'ai peut-être tort quant à cette dernière observation. D'autre part, je pense qu'il est plus important de permettre à tous les députés ici présents de poser leurs questions, compte tenu de l'intérêt que l'on porte

[*Texte*]

The Chairman: The Chair would be quite prepared to ask Mr. Roberts if he would, in light of the number of questioners, keep it tight or perhaps we could entertain the motion to have his remarks appended to today's proceedings.

Are there any further comments on that?

Mr. Roberts: Mr. Chairman, if I may be permitted, there is a presentation that I was going to present 50 per cent in one official language and 50 per cent in the second official language but, if you would permit me, I will use one official language and would like to go through about three pages. Is that possible?

Some hon. Members: Agreed.

Mr. Roberts: I am not going to review where VIA has been, I just want to express a few thoughts on where I think we should be going.

The Chairman: Great stuff, start up the train.

Mr. Roberts: Where do we go from here? Yes, we will upgrade our services to the travelling public. We will ensure that all of our people are professionals in their jobs. We will modernize our information, reservations and ticketing systems. We will upgrade stations and where required we will build new ones, we will buy new equipment and overhaul and modernize existing equipment, we will add services where these are required and apply to the Canadian Transport Commission to abandon the services which are not required. We will do all of the things which are necessary to ensure that our services are efficient and attractive to our customers. We will also work with other modes to try to co-ordinate our services, but I would suggest that there is more than this that must be done. We must do some transportation planning.

• 1535

Prior to VIA being established, rail passenger services were the responsibility of CN and CP Rail. Since the railways lost money on railway passenger services, there was no incentive to invest in the passenger business and there was therefore a downgrading of the system over the years. At the same time, the federal government being directly responsible for the air system in Canada continued to pay, to plan, construct, maintain, operate and administer a continually expanding air system. The provincial governments are responsible for the highway systems with some financial help from the federal government under various programs such as DREE and others. Tax dollars have kept their highway systems modern and continually expanding. As a result of the transportation facilites we now have in place, about 90 per cent of all our inter-city trips in Canada are made by the private automobile. We import about 1.8 million barrels of oil a day, 50 per cent of which is used for transportation, and the bulk of the oil used for transportation is consumed by the private automobile. Since the most sure, efficient vehicles are the bus and the train, it is obvious that we should be trying to reduce our dependence on the private automobile and make greater use of public transportation. With the creation of VIA, the federal government is now directly responsible for rail passenger ser-

[*Traduction*]

à la Société que dirige M. Roberts. J'aimerais donc obtenir l'assentiment de M. Roberts à ma demande.

Le président: Le président est prêt à demander à M. Roberts de réduire ses propos au strict minimum, compte tenu du nombre de députés qui veulent poser des questions. Nous pourrions, d'autre part, adopter une motion aux termes de laquelle son exposé pourrait être annexé au compte rendu des délibérations d'aujourd'hui.

Y a-t-il d'autres observations à ce sujet?

M. Roberts: Monsieur le président, permettez-moi de dire que j'allais présenter 50 p. 100 de mon exposé dans une langue officielle et 50 p. 100 dans l'autre langue. Toutefois, si vous le voulez bien, je me servirai d'une seule langue officielle et vous en lirai seulement trois pages. Cela est-il possible?

Des voix: D'accord.

M. Roberts: Je vous ferai donc grâce de l'historique de VIA. J'aimerais simplement vous dire quelques mots de l'orientation que, selon moi, nous devrions prendre.

Le président: Très bien, en voiture.

M. Roberts: Que nous reste-t-il donc à faire? Oui, nous allons améliorer la qualité des services offerts au public voyageur. Nous nous assurerons que tous nos employés font leur travail comme des professionnels. Nous moderniserons nos sytèmes de renseignements, de réservations et de billetterie. Nous restaurerons les gares et, au besoin, en construirons de nouvelles. Nous achèterons du matériel, nous moderniserons et remettrons en état le matériel existant. Au besoin, nous inaugurerons de nouveaux services et ferons des demandes auprès de la CCT pour l'abandon des services superflus. Nous ferons le nécessaire pour nous assurer que nos services soient efficaces et attrayants pour le public voyageur. Nous travaillerons aussi en collaboration avec d'autres modes de transport pour en arriver à la coordination de nos services, mais, à mon avis, nous pouvons faire encore mieux. Il nous faut planifier.

Avant la création de VIA, les services ferroviaires voyageurs étaient sous la responsabilité du CN et du CP. Comme les deux chemins de fer perdaient de l'argent dans leurs services voyageurs, ils n'avaient pas de motivation pour investir dans l'exploitation de ces services et, par conséquent il en a résulté une détérioration qui a frappé l'ensemble des réseaux au cours des années. En même temps, le gouvernement fédéral, qui était entièrement responsable du système de transport aérien au Canada, continuait de verser de l'argent, planifier, construire, entretenir, exploiter et administrer un système de transport aérien moderne en expansion continue. Les gouvernements provinciaux étaient responsables des réseaux routiers, avec une certaine aide du gouvernement fédéral, dans le cadre de programmes comme le DREE, par exemple. L'argent des taxes a maintenu notre réseau routier sur une voie moderne et en perpétuelle expansion. Par suite des installations routières dont nous avons doté notre pays, environ 90% de tous les voyages interurbains se font en automobile particulière. Nous importons à peu près 1,8 million barils de pétrole par jour, dont 50 p. 100 sont absorbés par le transport; et la plus grande partie du pétrole utilisé pour le transport est consommé par l'automobile particulière. Étant donné que les deux véhicules les plus efficaces du point de vue de la consommation sont l'autocar et le

[*Text*]

vices in Canada for the first time in Canadian history. This now permits the governments, provincial and federal levels, to do some international transportation planning since they are now directly responsible for all passenger loads.

This is a vast and diversified country, and a national plan is almost impossible to devise, but our country is made up of a series of travel corridors; for example, Calgary, Edmonton, Montreal, Toronto, Saint John, Halifax, and a transportation plan can certainly be developed for each travel corridor. Future needs can be established and a determination made as to how these needs will be met by using air, highway or rail, or a combination of these. This would permit trade-offs to be made between modes and certainly go a long way to avoid future Mirabel and Pickering dilemmas as well as our tendency to pave the countryside.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Roberts, for a very forcefully made statement.

Mr. Lumley.

Mr. Lumley: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Excuse me a moment. I wonder, because of the very great interest in VIA Rail if I might ask, or I will caution each of you that I will signal you your last question at about eight minutes instead of the usual ten minutes.

Mr. Lumley.

Mr. Lumley: Thank you, Mr. Chairman. I want to welcome Mr. Roberts here. As the Chairman just said, there is obviously great interest, Mr. Roberts, in VIA Rail.

My first question is based on your statement, the importance you place on some intermodal discussion, I think the multi-modal passenger study for Southern Ontario report which was made public a couple of months ago by the Minister of Transport. I read an article prior to the publication of the report where you were not consulted. I would first of all like to ask you if this is correct.

Mr. Roberts: That is correct.

Mr. Lumley: You were not consulted in the multi-modal study of passenger transportation in Ontario?

Mr. Roberts: That is right. We were not consulted.

Mr. Lumley: Obviously I think that pretty well negates a great deal of the report, and rather they should have classified the report as Toronto International Airport and not necessarily multi-modal passenger transportation.

[*Translation*]

train, il est évident que nous devons essayer de réduire notre dépendance face à l'automobile particulière et utiliser davantage les transports publics. Avec la création de VIA, le gouvernement fédéral est, pour la première fois dans l'histoire canadienne, directement responsable du transport des voyageurs par rail. Cette situation permet aux gouvernements de planifier des services intermodaux, puisqu'ils sont maintenant responsables de tous les modes de transport des voyageurs.

Le Canada est un pays vaste et diversifié, et il est presque impossible de concevoir un Programme National au chapitre des services voyageurs ferroviaires. Mais nous avons un certain nombre de «corridors» (par exemple Calgary-Edmonton, Toronto-Montréal, Saint John-Halifax), et il y a certainement moyen de mettre au point un programme pour chacun de ces corridors. Nous pouvons déterminer quels seront nos besoins futurs et voir de quelle façon ces besoins peuvent être satisfaits par l'utilisation des réseaux aérien, routier ou ferroviaire—ou par une utilisation conjuguée des trois types de réseau. De la sorte, il y aurait lieu de faire certains compromis entre les divers modes de transport et nous préserver à jamais d'autres Mirabel ou Pickering. En même temps, nous pourrions peut-être employer nos énergies à autre chose qu'au pavage de la campagne.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Roberts. Voilà certes une déclaration vigoureuse.

Monsieur Lumley.

M. Lumley: Merci, monsieur le président.

Le président: Veuillez m'excuser. Compte tenu du grand intérêt que nous portons tous à VIA Rail, je vous signale que je vous avertirai de la fin de votre tour, après 8 minutes, au lieu des 10 minutes ordinaires.

Monsieur Lumley.

M. Lumley: Merci, monsieur le président. J'aimerais souhaiter la bienvenue ici à M. Roberts. Comme vient de le dire le président, nous nous intéressons évidemment beaucoup à VIA Rail, monsieur Roberts.

Ma première question a trait à une chose à laquelle vous accordez beaucoup d'importance dans votre déclaration. Il s'agit des services intermodaux. Je songe en particulier au rapport, rendu public il y a deux ou trois mois par le ministre des Transports, qui traitait de l'étude sur la coordination des moyens de transport pour voyageurs dans le sud de l'Ontario. D'après un article paru avant la publication du rapport, vous n'avez pas été consulté pour cette étude. J'aimerais d'abord vous demander si cela est exact.

M. Roberts: C'est exact.

M. Lumley: Vous n'avez pas été consultés pour l'étude de la coordination des transports pour voyageurs en Ontario?

M. Roberts: C'est exact, nous n'avons pas été consultés.

M. Lumley: Évidemment, je pense que cela ôte à ce rapport une grande partie de sa valeur et qu'on aurait dû considérer cela comme un rapport sur l'aéroport international de Toronto et non sur la coordination des moyens de transport pour voyageurs.

[*Texte*]

Mr. Roberts: I cannot comment on that, Mr. Lumley. All I can say is that we were not consulted.

• 1540

Mr. Lumley: Do you agree, Mr. Roberts, that a study, some public discussion should be held with respect to multimodal transportation and not just necessarily in Ontario but in Canada?

Mr. Roberts: Very much so. As I suggested, Mr. Lumley, I think that what we should be doing is taking one corridor at a time, one travel corridor at a time, as I mentioned in my opening remarks, and there should be federal government, provincial government and municipal government inputs as well as whatever inputs the modes can make to devise a transportation plan for each one of these corridors. And in terms of our long-term passenger needs, there may be other approaches that we can make, but this is the only one that we feel has a chance of success.

Mr. Lumley: The energy crisis alone, in my personal opinion, dictates a real need to and an immediate evaluation of transportation in this country and we need some new and exciting and maybe redirection with respect to passenger transportation in this country. I want to speak specifically about the electrification of rail. Let us take one corridor as per your suggestion. Let us say just Quebec City. Let us take Montreal-Toronto. What future do you think there is from an energy impact standpoint of electrification of railroad between Montreal and Toronto? What benefits would be to this country if an imaginative project like that was undertaken?

Mr. Roberts: Now, if you speak of an economic justification, there is no economic justification at the moment. Any studies that have been made, and the most recent one is by the Canadian Institute of Guided Ground Transport at Kingston, they confirmed that there was no economic justification for electrification. We have to look at the side of need, necessity, and if we feel that one of these days our gas pumps are going to run dry, then perhaps as a country we should be doing something about electrification. The CIGGT suggested that we agree to a 20-year plan that would build the scientific base that we require for electrification as well as the manufacturing base, that we should take certain lines of railway, and they suggested the lines that should be taken, and that we should start an electrification program, not on the basis of economics but on the basis that some time in the future we will require electrification of railways in Canada.

Mr. Lumley: Has VIA Rail itself undertaken any studies or commissioned any studies?

Mr. Roberts: No, we have not as yet, Mr. Lumley. What we are looking at is what passenger corridor should be developed in the corridor between Quebec City and Windsor. But we have not got to the stage yet where we are looking at the mode of power and the type of equipment that would be used. We strictly confined our studies to the LRC.

[*Traduction*]

M. Roberts: Je ne peux faire aucun commentaire là-dessus, monsieur Lumley. Tout ce que je veux dire, c'est que nous n'avons pas été consultés.

M. Lumley: Monsieur Roberts, trouvez-vous qu'il faudrait effectuer une étude, qui donnerait lieu éventuellement à des discussions publiques, sur les transports intermodaux, non seulement en Ontario, mais dans tout le Canada?

M. Roberts: Absolument. Comme je l'ai dit, monsieur Lumley, je pense que nous devrions examiner le cas de chaque corridor de transport séparément. Le gouvernement fédéral, les gouvernements provinciaux et municipaux ainsi que les responsables des divers moyens de transport devraient participer à l'élaboration d'un plan de transport pour chacun de ces corridors. Pour ce qui est de nos besoins à long terme en services voyageurs, on pourrait adopter d'autres méthodes de travail, mais celle-là est la seule qui, selon vous, a des chances de succès.

M. Lumley: Selon moi, la crise de l'énergie à elle seule nous oblige à nous livrer à une évaluation immédiate des transports au Canada. Nous avons besoin d'une nouvelle réorientation intelligente des services de transport au pays. Je voudrais parler en particulier de l'électrification des chemins de fer. Comme vous le suggérez, prenons un corridor. Prenons, par exemple, Québec, ou plutôt prenons le trajet Montréal-Toronto. Du point de vue de l'incidence sur la consommation d'énergie, quel avenir envisagez-vous quant à l'électrification des services de chemins de fer entre Montréal et Toronto? Quels avantages le Canada tirerait-il de la mise en œuvre d'un projet qui ferait ainsi preuve d'imagination?

M. Roberts: Si vous parlez d'une justification économique, je pense que rien ne justifie cela du point de vue économique pour l'instant. Toutes les études effectuées jusqu'à présent, et la plus récente est celle du Canadian Institute of Guided Ground Transport, de Kingston, ont confirmé que, du point de vue économique, rien ne justifie l'électrification des chemins de fer. Il nous faut envisager l'aspect de la nécessité; si nous estimons qu'un jour nos pompes à essence tomberont en panne sèche, peut-être que le Canada devrait commencer à songer à l'électrification. Le GIGGT a proposé que nous convenions d'un plan d'élaboration, en 20 ans, de la base scientifique dont nous avons besoin tant pour l'électrification que pour la fabrication du matériel. Nous devrions, à cette fin, nous intéresser à certaines lignes ferroviaires, et l'Institut a proposé les lignes qui pourraient servir à cette fin. Il a donc estimé que nous devrions commencer un programme d'électrification, non pour des raisons économiques, mais en nous basant sur le fait qu'à l'avenir nous aurons besoin de l'électrification des chemins de fer du Canada.

M. Lumley: VIA Rail a-t-elle elle-même entrepris ou commandité des études?

M. Roberts: Non, pas encore, monsieur Lumley. Pour l'instant, nous nous demandons quel service voyageur devrait être développé dans le corridor joignant Québec à Windsor. Toutefois, nous n'en sommes pas encore au point d'examiner le moyen d'alimentation énergétique et le type de matériel dont

[*Text*]

Mr. Lumley: Do you feel that you have adequate funds from the capital investment standpoint to handle the increase in passenger transportation which you obviously expect in the future?

Mr. Roberts: It all depends on what we ought to do as a country. I think that there has to be more direction given to what we really expect from rail passenger services in Canada. I will just take a simple corridor, comparatively simple, Montreal to Ottawa, for instance. We now have a highway and presumably a citizen can move in an automobile from Montreal to Ottawa in two hours, basically, over the highway in a private automobile. He can do the trip between Montreal and Ottawa in a train in two hours and five minutes to two hours and fifteen minutes depending on the train he takes. He can do it in a bus in two hours and fifteen minutes. He can do it in an airplane, airport to airport, in 30 minutes.

• 1545

In the longer term, really what do we want? It would be possible to have a train making the trip between Montreal and Ottawa in an hour, in one hour. There are possibilities for anything from one hour to two hours.

Mr. Lumley: From a technical standpoint.

Mr. Roberts: From a technical standpoint and it all depends on what we want. It is going to cost an awful lot more to get from Montreal to Ottawa in one hour than it will in two hours and fifteen minutes or two hours and five minutes.

Really what VIA is trying to do now is to upgrade its existing services, trying to reduce services where we feel those services are not required by making application to the Canadian Transport Commission. We will also be recommending additional services. What we are trying to do, because we are firmly convinced that we have to reduce our dependence on the private automobile, is make our public transportation services more attractive to and more efficient for the travelling public. Therefore, what we are doing is, we are bending over backwards to work with the other public modes, which are air and bus. In some cases we are having some success in that approach, in others we are not.

Mr. Lumley: Later on, some of my colleagues will get to questions on the bus-rail discussions you have had.

My final question, Mr. Chairman.

First of all, I want to thank Mr. Roberts, and I will take this opportunity to be parochial, for the *Rapido* stop in Cornwall, my home town. We have been asking for it for five years and I think that the success that you have had in just the first month indicates that it has been certainly proved by the people in our area. Advertising for Cornwall, that is what my colleague is saying and that is right.

On the VIA Rail Canada act, do you expect it will be introduced by the government. Is it necessary to have the

[*Translation*]

nous nous servirions. Nos études se sont strictement limitées au LRC.

M. Lumley: Pensez-vous disposer de fonds suffisants, du point de vue des investissements, pour satisfaire à l'augmentation des transports voyageurs que vous envisagez certes pour l'avenir?

M. Roberts: Cela dépend de ce que l'on voudrait que le Canada fasse. Je pense qu'il faudrait que l'on précise de manière plus adéquate ce que l'on attend des services ferroviaires pour voyageurs, au Canada. Prenons un corridor relativement simple, celui de Montréal à Ottawa, par exemple. Nous avons maintenant une grande route qui permet à un automobiliste de se rendre, de Montréal à Ottawa, en deux heures. Il peut se rendre de Montréal à Ottawa en train en deux heures cinq ou en deux heures quinze, en fonction du train qu'il prend. Il peut faire le trajet en autocar en deux heures quinze. Il peut le faire en avion, et le trajet de l'aéroport de Montréal à celui d'Ottawa prend 30 minutes.

Qu'est-ce que nous voulons vraiment à long terme? Il serait possible de franchir en train la distance d'Ottawa à Montréal en une heure. Il est possible de couvrir le trajet en moins de deux heures.

M. Lumley: Vous voulez dire que c'est techniquement possible.

M. Roberts: En effet, mais tout dépend de ce que nous voulons. Le trajet Montréal-Ottawa en une heure coûtera beaucoup plus cher qu'en deux heures quinze ou même deux heures cinq.

VIA Rail s'efforce surtout de moderniser les services existants et de supprimer les services inutiles, mais pour cela nous devons obtenir l'approbation de la Commission canadienne des transports. Nous recommanderons également de nouveaux services. Nous sommes convaincus que nous dépendons trop des voitures particulières et nous voulons donc accroître l'efficacité et la commodité des services de transport public. Nous faisons tout notre possible pour collaborer avec les autres compagnies de transport, c'est-à-dire les compagnies aériennes et les compagnies d'autocar. Dans certains cas, nos efforts ont porté des fruits.

M. Lumley: Je laisse le soin à mes collègues de vous interroger au sujet des discussions portant sur les services d'autocar par rapport aux services de train.

C'est ma dernière question, monsieur le président.

Je voudrais tout d'abord remercier M. Roberts et, chauvinisme oblige, je voudrais parler de l'escale du train *Rapido* à Cornwall, ma ville. Pendant 5 ans, nous avons demandé que ce train fasse halte à Cornwall, et le succès que cette initiative a connu pendant le premier mois prouve la valeur de ce service pour les habitants de cette région. Comme le dit mon collègue, cela permet de faire connaître Cornwall, et il n'y a pas de mal à cela.

Pensez-vous que le gouvernement va introduire la Loi sur VIA Rail Canada? Cela est-il nécessaire et quelles sont les

[*Texte*]

legislation introduced by the government and can you indicate what things you would like to see in that act before it is introduced in Parliament?

Mr. Roberts: No, we have not completed discussions on that by any means and the Minister has not indicated to me when the VIA Rail Canada act will go before Parliament, but we believe that there is a need for a Via Rail Canada act in several areas. I think passenger trains in Canada should have rights over freight trains in Canada and, maybe, we need some legislation for that.

Costing Order R6313, when it was devised, was to allocate expenses within a railway that was in many businesses. Now we have set up VIA Rail Canada as a separate organization and I do not think that Costing Order R6313 is appropriate to the existing circumstances. Things like that are going to have to be changed.

I think somehow or other we have to think through where we are to think through where we are going in the whole passenger transportation system in Canada and somehow or other that is going to have to be reflected in the mandate of VIA and it would probably be necessary to include that in some type of VIA Rail Canada act.

Mr. Lumley: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Lumley. Mr. Peters.

Mr. Peters: I am quite pleased with what I have heard about the attitude of VIA towards passenger service because I could not agree more that the system that we have been operating under for the last 30 years has been to downgrade the railways until you did not have to carry any passengers at all. And you certainly did very well at it; you went into a good position.

• 1550

I am particularly interested in two sections of the line: one, the decisions that have been made concerning transportation in northern Ontario; and a decision that was made by the Minister to put on the six-day travel from Capreol to Winnipeg. I am particularly interested in what consideration you are giving to breaking that down into areas rather than operating a through train, which obviously becomes an overnight train, in light of the fact that very few people travel from Capreol to Winnipeg. They might travel from Capreol to Thunder Bay at the outside. But from Thunder Bay they would likely take on a different crew; a different bunch of people would likely go into Winnipeg if they were leaving from Thunder Bay.

Have you given any consideration to putting on a different type of train, a different kind of service, a service that may be broken at at Nakina, or some place like that, so that the people in the area are serviced where no other service is available? It probably may be a different kind of service altogether, and it may involve things like Budd cars or something of that nature. Have you considered that?

Mr. Roberts: We have it under study now, Mr. Peters. As you know the Railway Transport Committee will be holding hearings in Sioux Lookout on December 4 at Hornepayne, on

[*Traduction*]

dispositions que vous aimeriez voir figurer dans cette loi avant qu'elle ne soit présentée au Parlement?

M. Roberts: Nous n'avons pas terminé nos discussions et le ministre ne m'a pas dit quand il entendait présenter cette loi au Parlement. Néanmoins, nous croyons qu'une loi sur VIA Rail Canada s'impose pour de nombreuses raisons. J'estime que les trains voyageurs devraient avoir priorité au Canada sur les trains de marchandises et une loi en ce sens serait peut-être utile.

En vertu du Règlement R6313 sur les coûts, une société ferroviaire était assimilée à n'importe quelle autre société. Avec VIA Rail Canada, nous avons maintenant un organisme distinct et je ne pense pas que le Règlement R6313 sur les coûts puisse s'appliquer dans les circonstances actuelles. Il faudra apporter des modifications.

Nous devons réfléchir sur l'orientation d'ensemble du système de transport public au Canada et définir en conséquence le mandat de VIA Rail. Le mandat de VIA Rail devra sans doute figurer dans la Loi sur VIA Rail Canada.

M. Lumley: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Lumley. Monsieur Peters.

M. Peters: Je me félicite de votre position vis-à-vis des services voyageurs car il me semble que depuis 30 ans, nous avons laissé la situation des chemins de fer se détériorer au point où presque plus personne ne veut prendre le train. Je dois féliciter VIA Rail, je crois que vous avez contribué à améliorer la situation.

Je voudrais vous interroger sur deux points: je voudrais premièrement parler des décisions qui ont été prises au sujet du transport dans le nord de l'Ontario: Le ministre a décidé d'ouvrir une ligne qui rallierait Capreol à Winnipeg en 6 jours. Étant donné que les voyageurs qui se rendent de Capreol à Winnipeg ne sont pas très nombreux, je voudrais savoir si vous envisagez de diviser ce train qui roule forcément la nuit en plusieurs sections. Le voyageur pourrait commencer par se rendre de Capreol à Thunder Bay. Il pourrait alors prendre une correspondance comme, par exemple, le train qui va de Winnipeg à Thunder Bay.

Avez-vous envisagé que ce train fasse plusieurs étapes, comme à Nakina par exemple afin de rendre service aux habitants de la région? Cela risque de modifier le service et d'obliger la société à prévoir des voitures «Budd», par exemple. Avez-vous envisagé cela?

M. Roberts: Nous étudions actuellement la question, M. Peters. Comme vous le savez, le Comité des transports ferroviaires doit tenir des audiences à Sioux Lookout le 4 décembre,

[*Text*]

December 6 and at Cupid Island on December 7. What we are doing now is looking at the alternatives. We had conversations with some of the communities along the line to try to determine just what type of service would satisfy the travel requirements along the Canadian National line in northern Ontario.

We intend to develop a couple of alternatives, Mr. Peters, and then we will present those at the CTC hearings. But in the final analysis, there will be a CTC decision as to what should be done in northern Ontario if the existing services that are prescribed by a CTC order should be changed. And they can only be changed by CTC order, of course.

Mr. Peters: I think you will find that there will be a modular requirement that is not evident in the CTC order. Their knowledge of the subject seems to be pretty out of date.

The other question I would like to ask is what are you doing and what negotiations are going on between VIA and Ontario Northland? I took the opportunity of going to North Bay and supporting the Canadian National's application to drop the line from North Bay to Toronto. I supported it because I have to get them to hell out of that line. The people of northern Ontario are going to be much better served if they operate a train probably from Hearst or at least from Cochrane, where they now operate from, Cochrane to Toronto, rather than travel to North Bay. Nobody who gets on the train at Cochrane wants to go to North Bay. Nobody who gets on at Kirkland Lake or New Liskeard wants to go to North Bay; they want to go to Toronto and that is why they are on the train. It could be a much better operated service if there were a unit service that puts them into Toronto and it would allow a much fairer—it seems to me—assessment of what the rate structure should be and what the schedule structure should be if the ONR operates both out of Toronto and out of the north. Have there been any negotiations in this regard with Ontario Northland or the Ontario government?

• 1555

Mr. Roberts: We get into provincial-federal jurisdictions again, Mr. Peters.

Mr. Peters: I am aware of that. It is not jurisdictions.

Mr. Roberts: There have been an awful lot of complaints, as you well know.

Mr. Peters: It is not entirely jurisdictions; it is ownership.

Mr. Roberts: All right. There has been a tremendous number of complaints, and there have been complaints from northern Ontario, northeastern Ontario, with respect to the services, public services, that they are getting by rail, bus, air, the whole set-up. So what we have done is that we precipitated a meeting, a discussion, between Transport Canada, the Ontario government, the ONR and VIA, to see if we can devise a transportation plan that would include from Toronto to the North. There are trains and buses running together; there are all kinds of things going on. There are subsidies from the federal government, from the provincial government; we are responsible for some bus services, some train services that

[*Translation*]

à Hornepayne le 6 décembre et à Cupid Island le 7 décembre. Nous voulons étudier toutes les possibilités. Nous avons rencontré les représentants des agglomérations situées le long de la voie afin de déterminer quels sont les services dont on a besoin dans le nord de l'Ontario.

Nous voulons étudier plusieurs possibilités, monsieur Peters, et nous les présenterons au cours des audiences de la CCT. En dernière analyse, c'est la société qui décidera des mesures à prendre dans le nord de l'Ontario si un arrêté de la CCT préconise des modifications. De toute façon, il faut obtenir un arrêté de la CCT.

M. Peters: L'arrêté de la CCT risque de négliger certains besoins de la société ferroviaire elle-même; en effet, les connaissances de la CCT sur ce point ne sont plus très à jour.

Pourriez-vous également nous parler des négociations qui ont lieu entre Via Rail et Ontario Northland? J'ai eu l'occasion de me rendre à North Bay et j'ai appuyé la demande du Canadien National de supprimer la ligne North Bay-Toronto. J'ai appuyé cette demande parce que cette ligne n'a jamais donné satisfaction. Les habitants du nord de l'Ontario seront mieux servis si on ouvre une ligne de Hearst ou de Cochrane à Toronto, au lieu de passer par North Bay. Aucun des passagers qui montent à Cochrane ne va à North Bay. Aucun des passagers qui prend le train à Kirkland Lake ou à New Liskeard ne va à North Bay. Tout le monde veut aller à Toronto et c'est pour cette raison qu'on prend ce train. Il vaudrait mieux créer une ligne qui mène directement à Toronto. Les tarifs et les horaires seraient également plus satisfaisants si Ontario Northland assurait une liaison directe entre Toronto et le nord. Y a-t-il eu des négociations à ce sujet avec Ontario Northland ou le gouvernement de l'Ontario?

M. Roberts: Nous retombons une fois de plus dans ce problème de juridiction provinciale-fédérale, monsieur Peters.

M. Peters: Je sais, mais ce n'est pas seulement une question de juridiction.

M. Roberts: Comme vous le savez il y a eu énormément de plaintes.

M. Peters: Ce n'est pas seulement une question de juridiction, c'est une question de propriété.

M. Roberts: D'accord. Il y a eu énormément de plaintes émanant du nord de l'Ontario, du nord-est de l'Ontario concernant les services publics, qu'il s'agisse des services routiers, ferroviaires ou aériens. Nous nous sommes donc réunis au plus vite avec Transports Canada, les représentants du gouvernement de l'Ontario et ceux de Ontario Northland pour discuter des possibilités d'un plan de transport public pour toute la région au nord de Toronto. Il y a des trains et des autocars qui font les mêmes itinéraires aux mêmes heures, etc. etc. Il y a les subventions qui sont versées par le gouvernement fédéral, celles versées par le gouvernement provincial; nous avons la responsabilité de certains services d'autocar, de certains servi-

[*Texte*]

we inherited from Canadian National. The ONR runs other services. There is a whole series of things that should be looked at and an over-all plan devised. By next spring we hope to have the conclusion of those discussions and that study, and a recommendation to make to government and to CTC.

Mr. Peters: Well, I presume that VIA has enough on its plate without really worrying about that northeastern corridor. I note also that on the north end of it you have an order before CTC right now to drop the Quebec to Winnipeg or Quebec to Hearst passenger service. Is there a consideration of allowing the Ontario Northland, which has been operating the service, I understand, to take—not operating the service. They have been operating the service from Hearst to Cochrane, and are not capable, I do not think, of going into Abitibi on the Quebec, the north line. But is there any consideration of allowing them to take over that corridor as well?

Mr. Roberts: I think ONR has been running from Hearst to Kapuskasing.

Mr. Peters: Well, it would have to be . . .

Mr. Roberts: And then VIA is responsible for the remainder of it. Abandonment applications were made by predecessor railways, Canadian National and Canadian Pacific, but that only had to do with the application for subsidy, really. The railway had to apply for abandonment to get the subsidy on the services.

The Canadian Transport Commission just went through a five-year review of the services between Cochrane and Quebec City, the Abitibi that is extended to Cochrane. There are new schedules and new services that have been implemented. So on that part of it, VIA has not made an additional abandonment application. The abandonment application was already there under the 1967 National Transportation Act.

Mr. Peters: Could I ask, on the final question, have you given any consideration to new types of train facilities for passengers? I am thinking of those areas where there would be three or four people travelling a hundred miles and then there would be three or four people travelling the next hundred miles, and where the population is not such that it is going to increase very much. Putting on a passenger train there service is really not the answer.

• 1600

Have you given any consideration to an alternative type? The Budd car was one type of passenger service that was used with some success. I suppose this applies to many parts of Canada. Have we given any thought to a completely new type of train passenger service in those areas?

Mr. Roberts: There are two areas that we are looking at, Mr. Peters. The first one is that we acquired 90 rail diesel cars—Budd cars—from Canadian National and Canadian Pacific, but one of the problems of the Budd car is the power plant. It is a bus engine, and the railways have had difficulties with that engine.

[*Traduction*]

ces ferroviaires dont nous avons hérités du Canadien National. Ontario Northland assure d'autres services. Toute une série de facteurs méritent d'être pris en compte et un plan d'ensemble devrait être mis au point. Nous espérons que ces discussions et cette étude viendront à terme au printemps prochain et que nous pourrons faire une recommandation au gouvernement et à la Commission des transports.

M. Peters: Je suppose que Via a suffisamment de problèmes sans avoir en plus à s'occuper de ce corridor du nord-est. Je note également que vous avez fait une demande à la Commission des Transports pour abandonner le service voyageurs sur la ligne Québec-Winnipeg ou Québec-Hearst. Envisage-t-on de permettre à Ontario Northland, qui sauf erreur a exploité cette ligne, à prendre . . . en fait cette compagnie a exploité la ligne de Hearst à Cochrane mais est dans l'incapacité d'assurer le service jusqu'en Abitibi au Québec. Envisage-t-on quand même de lui permettre de prendre également en charge ce corridor?

M. Roberts: Ontario Northland assure le service de Hearst à Kapuskasing.

M. Peters: Il faudrait alors . . .

M. Roberts: Et Via a la responsabilité pour le restant de la ligne. Les demandes d'abandon ont été faites par les compagnies précédentes, le Canadien National et le Canadien Pacifique, mais cela ne touchait en fait que les demandes de subvention. Il fallait que la compagnie de chemin de fer fasse une demande d'abandon pour obtenir le subventionnement de services.

La Commission canadienne des transports vient de terminer une étude quinquennale des services entre Cochrane et Québec, c'est-à-dire le service de l'Abitibi qui va jusqu'à Cochrane. De nouveaux horaires et de nouveaux services sont mis en place. Via n'a donc pas fait de demande supplémentaire d'abandon. La demande d'abandon était déjà là en vertu de la loi nationale des transports de 1967.

M. Peters: Avez-vous pensé à de nouveaux types de matériel ferroviaire pour les passagers? Je pense à ces régions où vous avez trois ou quatre passagers sur 100 milles puis trois ou quatre autres sur les 100 milles suivants et où la population ne connaîtra vraisemblablement pas de croissance importante. Faire circuler sur ces lignes un train de voyageurs n'est pas vraiment la solution.

Avez-vous pensé à d'autres solutions? L'utilisation des autorails *Budd* a connu un certain succès. Je suppose que cela s'applique à de nombreuses régions du Canada. A-t-on étudié la possibilité d'un concept totalement neuf pour ces régions?

M. Roberts: Nous étudions deux possibilités, monsieur Peters. Tout d'abord nous avons reçu en héritage du Canadien National et du Canadien Pacifique 90 autorails diesel *Budd*, mais le moteur de ces voitures nous pose des problèmes. Il s'agit d'un moteur d'autobus, et il a posé bien des problèmes aux compagnies de chemins de fer.

[*Text*]

Really, what we will have by March of next year will be four cars under test with new power plants; and really what we want to do is upgrade the rail diesel cars to make them more reliable and more attractive to the travelling public.

The second possibility is that the British have developed a self-propelled car built from two bus bodies. It is British Railways that have put these together, and that is under test at the moment. But it is a car that would cost about one-quarter of the Budd car, about $350,000 compared to about $1.3 million for a new Budd car. So that is the other possibility.

The Chairman: Thank you, Mr. Peters.

Mr. Darling.

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

Mr. Roberts, I am certainly delighted to see you here again. I recall that shortly after VIA Rail was formed, I had the privilege of meeting you with a colleague of mine, and you will probably remember his name—Mazankowski.

Certainly I am very interested in the passenger rail service as I represent a riding which does not have the Toronto International Airport or the Ottawa Airport or even the Cornwall airport: Parry Sound-Muskoka; and I am just wondering what VIA Rail is doing in these areas which have no hope of ever having an air service. Certainly rail service is important there.

You pointed out that a great majority of Canadians are using automobiles because the air service is not available—and I had better watch what I say. I have to drive, come hell or high water, dirty weather, snow and all the rest, to my riding of Parry Sound-Muskoka, 500 miles a week. But I have nothing to say about that because I do not expect a railway to be built through Algonquin park for me.

But I am just wondering; in these areas, such as Muskoka—and three is a main line running there from Toronto to North Bay; and I am not sure what my colleague from Timiskaming had in mind when he said, "Take the trains off from Toronto to North Bay"—but anyway I am just wondering what can be done because here we are with railway stations being closed there.

Now I am well aware that the stations are owned by the CNR on that particular line and also that rail stations have been closed on the other, the CP and the CN over in the Georgian Bay area. And here are some files that are just filled with letters from mayors and reeves who, needless to say, are very unhappy. Three fair-sized towns, Huntsville, Bracebridge and Gravenhurst, are to have their stations closed down, and the CNR, of course, are lily-white now because they say they are not their stations, that it is up to VIA Rail.

I believe Mr. Campbell, the vice-president of marketing, is here. Does "marketing" mean getting business for the area and speeding things up, or closing down or reducing the

[*Translation*]

D'ici mars l'année prochaine, nous aurons quatre autorails avec de nouveaux moteurs à l'essai; et notre objectif est d'améliorer ces voitures diesels pour qu'elles deviennent plus fiables et gagnent la confiance du public.

Deuxièmement, les Britanniques ont mis au point une voiture autopropulsée construite à partir de deux autobus. Ce sont les chemins de fer britanniques qui ont la responsabilité de cette réalisation, et les essais ont lieu en ce moment. Cette voiture coûterait environ un quart du prix des voitures *Budd*, c'est-à-dire environ $350,000 alors que la *Budd* coûte environ 1.3 million de dollars. C'est l'autre possibilité.

Le président: Je vous remercie, monsieur Peters.

Monsieur Darling.

M. Darling: Je vous remercie infiniment, monsieur le président.

Monsieur Roberts, je suis enchanté de vous voir de nouveau parmi nous. Je me souviens que peu de temps après la création de VIA Rail, j'ai seul le privilège de vous rencontrer avec un de mes collègues et vous devez certainement vous souvenir de son nom: Mazankowski.

Les services voyageurs des chemins de fer m'intéressent certainement puisque je représente une circonscription qui n'a ni l'Aéroport international de Toronto ni l'Aéroport d'Ottawa ni même l'Aéroport de Cornwall: Parry Sound-Muskoka; et je me demande quelles sont les intentions de VIA Rail pour ces régions que les compagnies aériennes ne desserviront jamais. Les services ferroviaires y sont très importants.

Vous avez dit que la grande majorité des Canadiens utilisaient leur voiture parce que le service aérien était inexistant—je ferais mieux de faire attention à ce que je dis. Qu'il tombe des cordes, que le temps soit bouché, que la tempête de neige fasse rage, je n'ai que ma voiture pour me conduire à Parry Sound-Muskoka, 500 milles par semaine. Mais, je ne peux pas me plaindre car je ne peux pas compter qu'on fasse passer une ligne de chemins de fer pour moi à travers le Parc Algonquin.

Mais je me demande: dans des régions comme Muskoka—et il y a une ligne principale qui va de Toronto à North Bay; et je ne sais pas très bien où voulait en venir mon collègue de Temiskaming lorsqu'il a dit: «Supprimez les trains entre Toronto et North Bay»—je me demande ce qu'on peut faire au sujet des gares qu'on est en train de désaffecter dans ces régions.

Je sais parfaitement que les gares de cette ligne appartiennent au CN et que les gares de l'autre ligne du CP et du CN dans la région de la Baie Georgienne ont également été désaffectées. Et nous nous retrouvons avec des dossiers remplis de lettres en provenance de maires et d'échevins qui, il va sans dire, ne sont pas très contents. Les gares de trois villes de taille honorable, Huntsville, Bracebridge et Gravenhurst doivent être fermées, et le CN, bien entendu, nous dit être en l'occurrence blanc comme neige puisque ces gares ne lui appartiennent plus et qu'elles sont la responsabilité de VIA Rail.

Je crois que M. Campbell, le vice-président des services de commercialisation est présent. Est-ce que «commercialisation» veut dire promouvoir le commerce dans cette région et faire

[*Texte*]

service? I am just wondering what you have in mind in that particular area.

• 1605

I talked to the vice-president of the CNR and he was certainly very, very sympathetic to it, but said, "Well, it is not our baby any more. It is up to VIA rail". Now, CNR, I know can charge you am arm and a leg for the facilities they have in those stations but you are going to kick like a steer and say you will not pay it and thereby close them down. Now, I am just curious what you have in mind in that area.

Mr. Roberts: All right, Mr. Darling. There is a program, by CN, in Ontario including your territory where they are trying to eliminate agents. This does not mean that the station will be closed down as such. The agent will be removed. One of the roadblocks that we have in our way at the moment is the acquisition of stations from Canadian National and Canadian Pacific. These are roadblocks because for some reason or other CN and CP are not anxious to conclude deals with VIA on the transfer of ownership of some of these stations. One of the problems is that until we own those stations, there is not very much we can do about it.

We are putting pressure on them now, but I can assure you, Mr. Darling, that although Canadian National is making application, I guess, to the CTC to remove the agent, the station will still be open. What we are going to have to do in VIA is make sure that the passenger is properly accommodated where there are passengers being handled and we are going to have to determine just what type of station, shelter or whatever we require to give service to the public but I think you have touched on a point, Mr. Darling, where our policies and our priorities in this country are not properly placed.

I have some numbers here on the moneys that we are spending on highways in Canada. In 1976, which is the last year for which we have statistics, we spent in Canada $4.449 billion on our highway system. The total revenues derived from the highway system including all of the revenues that you can attribute to the highway system, including fuel taxes and licences and everything else, amounted to $2.216 billion for 1976. That means that there was a deficit on our highway system of $2.232 billion for 1976 and this is only the moneys that we spent in 1976 minus the revenues that we got from the highway system. We had a deficit of $2.232 billion. This is getting worse year by year.

I would suggest, Mr. Darling, although the Province of Ontario has probably done more than any other province in Canada to look to public transportation to see if they can get their priorities straight, that some of these moneys are going to have to be diverted if we are going to build a local rail service in the province. I think we are going to have to make the step that the United States made. There the law provides for an agreement between Amtrack and the states for supplemental rail services in the United States. And although VIA, under its mandate now, can arrive at agreements with the provinces, the provinces, of course, are reluctant to take that step. But somehow or other I think we are going to have to start

[*Traduction*]

accélérer le processus, ou fermer les gares et réduire le service? Je me demande simplement quel est votre plan pour cette région.

J'en ai parlé au vice-président du CN, qui m'a prêté une oreille très compatissante, mais qui m'a répondu que ce n'était plus son affaire, que c'était celle de VIA Rail. Je sais que le CN peut vous demander les yeux de la tête pour le matériel contenu dans ces gares. Vous ruerez dans les brancards, vous refuserez de payer et on les fermera. Je serais curieux de connaître vos intentions.

M. Roberts: Le CN a pour l'Ontario, y compris votre territoire, un programme de réduction du nombre de ses agents. Cela n'implique pas pour autant la fermeture des gares. Seuls les agents disparaîtront. Un des obstacles sur notre route en ce moment est justement l'acquisition de ces gares appartenant au Canadien National et au Canadien Pacifique. Pour une raison ou pour une autre, ni le CN ni le CP ne semble vraiment désireux de conclure avec VIA une transaction de vente pour certaines de ces gares. Tant que nous ne serons pas propriétaires de ces gares, nous ne pouvons pas faire grand-chose.

Nous exerçons des pressions, mais je peux vous assurer, monsieur Darling, que bien que le Canadien National ait l'intention, je suppose, de faire une demande auprès de la CCT l'autorisant à retirer ses agents, ces gares resteront ouvertes. Il nous faudra nous assurer que les voyageurs ne souffrent d'aucun inconvénient et déterminer quel genre de gare ou d'abri pourra assurer le service au public. Vous avez touché du doigt un problème, monsieur Darling, où il y a confusion dans les politiques et les priorités de notre pays.

J'ai quelques chiffres relatifs aux sommes consacrées au réseau routier canadien. En 1976, dernière année pour laquelle nous ayons des chiffres, le Canada a consacré 4.449 milliards de dollars à son réseau routier. Les recettes totales attribuables à ce réseau routier, y compris les taxes sur les carburants, les plaques d'immatriculation, etc., se sont montées à 2.216 milliards de dollars en 1976. C'est-à-dire que notre réseau routier a connu un déficit de 2.232 milliards de dollars en 1976 et il ne s'agit que des sommes dépensées en 1976 moins les recettes pour la même année. Le déficit a été de 2.232 milliards de dollars. Cela expire d'année en année.

Monsieur Darling, bien que la province de l'Ontario ait certainement plus fait que toute autre province au Canada au niveau de ses priorités en ce qui concerne les services de transport public, j'estime qu'il est nécessaire de réorienter une partie de ces dépenses si cette province souhaite avoir un véritable service ferroviaire local. Il va nous falloir imiter les États-Unis. La loi y prévoit une entente entre Amtrack et les états visant à la mise en place de services ferroviaires complémentaires aux États-Unis. Et bien que VIA soit autorisé à signer des accords avec les provinces, celles-ci sont naturellement peu enclins à le faire. Et d'une façon ou d'une autre, je crois que nous allons devoir commencer à suivre une certaine

[*Text*]

rationalizing the way we are spending money on transportation infrastructure in Canada.

• 1610

What burns me is that we are here today on $231 million on the Main Estimates for payments by the government to railway services. But those payments, I would suggest, are on a going-concern basis. It means that all the investments that have been made in railway infrastructure, track, and all the rest of it, all those carrying charges are charged against our system. And since those services were part of Canadian National and Canadian Pacific, which are going concerns, railway passenger services have been charged with everything that a going concern is charged with. But the numbers that I just read for highway expenditures in 1976 are on a sink-cost basis, which means that every dollar that has been spent prior to this year is not accounted for; it is forgotten about. We only assessed what we spend this year, minus the revenues that we derived this year. And somehow or other we are going to have to get our priorities straight.

The problem right now, as I see it, is that really there is no one body that is responsible for transportation in Canada. The federal government is responsible for air and rail, and the provinces are responsible for highways. And somehow or other, Mr. Darling, in order to satisfy your territory and many other territories in this country, there is going to have to be some joint discussions and joint development of our transportation services. What I am saying is what we need is some basic transportation planning in this country.

Mr. Darling: I only have one little question.

The Chairman: A very brief one, Mr. Darling.

Mr. Darling: Now, after all, that was part of the President's statement that Mr. Lumley would not let him have to start.

Some hon. Members: Oh, oh!

The Chairman: Order, order.

Mr. Darling: One brief thing I want for the record. First of all, it is a wonder you did not put that pitch in, Mr. Roberts, and that is the amount of money spent on airports. You forgot to put that in.

I am wondering about these stations that you are making deals with on the CN and CP. They are not exactly being Santa Claus. Have they got a gun to your head and saying all right there is the station at that location; you need it and we want *x* number of dollars. The railroad, in the last few years, no matter what they have, they figure it is gold encrusted and they want an arm and a leg for it.

Mr. Roberts: We have an agreement in principle.

Mr. Darling: Yes, but I mean money.

Mr. Roberts: What we are to pay for the stations are the net book value of the station, which appears to be a reasonable approach.

[*Translation*]

logique dans nos investissements d'infrastructure des transports au Canada.

Ce qui me gêne terriblement, c'est que nous sommes aujourd'hui devant un budget principal de 231 millions de dollars, qui sont payés par le gouvernement aux services de chemins de fer. Mais ces paiements ne sont pas exceptionnels, ils sont permanents. Je veux dire que tous les investissements qui ont été faits dans l'infrastructure ferroviaire, les rails, etc., tous ces frais permanents sont facturés à notre système. Et puisque ces services faisaient partie du Canadien National et du Canadien Pacifique, qui sont des entreprises permanentes, les services de transport des voyageurs par rail se sont vu obligés de payer toutes les factures de l'ensemble de l'entreprise. Mais les chiffres que je viens de lire au sujet des dépenses faites en 1976 pour les routes, sont des investissements à fonds perdus, si bien que tout l'argent qui a été dépensé avant cette année n'est pas comptabilisé; on l'oublie. Nous avons uniquement évalué nos dépenses de cette année, moins les revenus. Mais il va bien falloir que nous finissions par décider de nos priorités.

A mon avis, notre problème c'est qu'il n'existe pas à l'heure actuelle une entité responsable de tous les transports au Canada. Le gouvernement fédéral est responsable du transport aérien et ferroviaire, et les provinces sont responsables des routes. Et pour satisfaire votre territoire, monsieur Darling, et un grand nombre d'autres territoires du pays, nous allons devoir nous décider à discuter tous ensemble de l'expansion de nos services des transports. Ce qui manque le plus, c'est une planification fondamentale des transports.

M. Darling: Une question très courte.

Le président: Très rapidement, monsieur Darling.

M. Darling: Après tout, le président a bien dit que M. Lumley ne voulait pas le laisser commencer.

Des voix: Oh, oh!

Le président: A l'ordre, à l'ordre.

M. Darling: Très rapidement, je tiens à dire cela. Pour commencer, monsieur Roberts, je m'étonne que vous n'ayez pas donné l'argument de l'argent dépensé pour les aéroports. Vous l'avez oublié.

Je m'interroge sur ces gares au sujet desquelles vous vous mettez d'accord avec le CN et le CP. On ne peut vraiment pas dire que ces compagnies jouent au Père Noël. Est-ce qu'elles vous ont mis au pied du mur, est-ce qu'elles vous ont dit: Bon, il y a une gare à tel endroit, vous en avez besoin et nous voulons tant d'argent. Depuis quelques années, quand les chemins de fer ont quelque chose, peu importe ce dont il s'agit, ils voudraient nous faire croire que c'est plaqué or, et ils en exigent les yeux de la tête.

M. Roberts: Nous avons signé une entente de principe.

M. Darling: Oui, mais je parle d'argent.

M. Roberts: Nous avons l'intention de payer ces gares à leur valeur nette sur le papier, ce qui semble raisonnable.

[*Texte*]

Mr. Darling: All right. And what about the money on the . . .

The Chairman: Thank you, Mr. Darling.

Mr. Darling: No, but how about the money on the airports and all that? That is a good thing to get on the record. Mr. Roberts?

The Chairman: I think the President of VIA Rail cannot really be expected to tell us how much is spent on airports.

Mr. Darling: It is over $1 billion I understand.

The Chairman: Yes, thank you.

M. Roy, député de Laval.

M. Roy (Laval): Merci, monsieur le président.

Je voudrais d'abord féliciter M. Roberts, pour son court exposé, pour son dynamisme aussi, son enthousiasme et son efficacité. Je pense que le contenu de sa présentation qui traite de l'amélioration des services à ce jour, reflète également une amélioration concernant personnel. Cela est un fait et se traduit par une augmentation dans le nombre des passagers. Je pense que pour ces objectifs-là, monsieur Roberts, vous êtes fatalement dans la bonne voie, grâce, comme je le signalais à l'instant, à votre dynamisme et à votre enthousiasme.

• 1615

Monsieur Roberts, vous nous avez mentionné les améliorations qui ont été faites au niveau des services, au niveau de l'équipement, au niveau de la rénovation des wagons et, également, de l'intégration des services avec Air Canada; je pense que c'est une chose excellente au point de vue des réservations, tout cela se situant aussi dans le cadre de la politique de l'économie d'énergie.

Si l'on considère tous ces objectifs-là qui sont certainement bien au point, il semble qu'il y a autre chose qui ait été changée tout récemment sur les distances un peu plus courtes. On nous a affirmé qu'aujourd'hui, aucun billet ne sera fait par VIA Rail s'il coûte moins de $8. Un exemple concret: un passager qui utilisait le train aller-retour entre Alexandria et Ottawa, (ou encore Alexandria et Montréal), et dont les tarifs étaient de $5 précédemment, depuis le 19 novembre le prix du billet est passé de $5 à $8, soit une augmentation de près de 60 p. 100. Et si l'on considère que toute augmentation a une influence assez considérable au niveau des usagers, répercussion qui va se refléter au niveau de l'augmentation, ceci conformément à une lettre qui vous a été envoyée et dont j'ai reçu copie, lettre en date du 15 novembre . . . and I am going to recall from this letter from that we protest the proposed incsrease in the VIA fares between Alexandria and Montreal, Côteau and Montreal:

> There are a considerable number of regular daily users of this service who will be penalized by the extra burden. Since this is the only public transportation between Alexandria and Montreal, we feel that a fare increase will discriminate against us we object strongly to the increase.

[*Traduction*]

M. Darling: Bon, mais qu'en est-il . . .

Le président: Merci, monsieur Darling.

M. Darling: Non, mais l'argent dépensé pour les aéroports, par exemple? Il serait bon que nous le sachions. Monsieur Roberts?

Le président: Vous pouvez difficilement vous attendre à ce que le président VIA vous dise combien d'argent est dépensé dans les aéroports.

M. Darling: Je crois que cela dépasse le milliard.

Le président: Oui, merci.

Mr. Roy, the hon. member for Laval.

Mr. Roy (Laval): Thank you, Mr. Chairman.

First of all, I would like to congratulate Mr. Roberts on his short presentation and also for being so dynamic and efficient and for showing such enthusiasm. He told us about the improvement of services to date, and I believe this reflects and improvement concerning personnel. This is a fact and it has caused the number of passengers to rise. In this field, Mr. Roberts, you can hardly be wrong, owing, as I said, to your dynamism and enthusiasm.

Mr. Roberts, you said that improvements have been made in services, equipment, the renovation of cars, and the integration of your services with those of Air Canada. This is excellent for reservations and is in keeping with the energy saving policy.

Keeping in mind these objectives well-defined, it seems that another change has recently affected short-distance fares. We were told today that from now on, VIA rail will not issue tickets under for trips costing less than $8. I will give you an example: the round trip between Alexandria and Ottawa—or else Alexandria and Montreal—used to cost $5; as of November 19, the price went from $5 to $8, which is an increase of almost 60 per cent. And we must consider what an impact this has on the users, because it is the users who are going to bear the brunt. Regarding this a letter was sent to you and I have received a copy; it is dated November 15 . . . je vous lis un passage de cette lettre où nous protestons contre l'augmentation des tarifs de VIA Rail entre Alexandria et Montréal, entre Côteau et Montréal:

> Un grand nombre de passagers utilisent chaque jour ce service et vont souffrir de cette augmentation. Étant donné qu'il s'agit du seul moyen de transport public entre Alexandria et Montréal, nous voyons dans cette augmentation une discrimination. Nous nous opposons très fermement à cette augmentation.

[*Text*]

J'ai ici une pétition qui a été signée par des usagers sur ce corridor, et que j'ai mentionné plus tôt, usagers qui ne peuvent pas faire face à une augmentation de 60 p. 100 des tarifs. Il me semble que c'est une discrimination envers ces usagers de VIA Rail et il me semble que cette politique-là va à l'encontre des objectifs que vous poursuivez à savoir améliorer le service pour avoir plus de clientèle, mais de plus cela va à l'encontre de la politique d'économie de l'énergie.

J'aimerais avoir, monsieur Roberts, vos commentaires concernant cette augmentation sur des courtes distances. J'ai parlé de l'itinéraire Alexandria-Montréal, c'est la même chose entre Saint-Hyacinthe et Montréal. Vous pouvez me répondre que c'est un peu comme le taxi, il existe un tarif minimum et on opère de cette façon-là... Il me semble qu'une société d'État doit considérer d'autres facteurs. Il s'agit des services au public. Il n'existe pas d'autre façon pour les personnes d'Alexandria de voyager, sinon que par le train VIA Rail. Du jour au lendemain on augmente les tarifs de 60 p. 100. Il me semble que cela mérite une justification ou au moins une explication, monsieur Roberts.

M. Roberts: Monsieur Roy, juste pour préciser un point. Entre Alexandria et Montréal, vous avez dit que le tarif était passé de...

M. Roy (Laval): De $5 à $8.

M. Roberts: Cinq dollars à huit dollars, d'Alexandria à Ottawa?

M. Roy (Laval): D'Alexandria à Ottawa.

M. Roberts: C'est une distance de 54 milles. Le mandat de VIA Rail, monsieur Roy, n'inclut pas les services de banlieues. Premièrement.

• 1620

Deuxièmement, notre mission c'est d'améliorer les services voyageurs au Canada et de s'assurer que les coûts pour le gouvernement sont diminués.

Il y a bien des endroits au Canada où quand on améliore nos services inter-cités, près de grandes villes, les gens commencent à se servir de ces services et l'augmentation de la clientèle exige, à long terme plus d'équipement sur le train. Prenons le cas de Sherbrooke à Montréal. On part de Sherbrooke puis on s'en va à Montréal. Des gens vont monter sur ce train-là tout le long du trajet. Et si on a une gare qui est près d'un grand centre les gens commencent à se servir de ce service comme un service de banlieue pour aller au travail puis revenir du travail, alors, cela nous oblige à augmenter le matériel roulant sur le train pour prendre soin des gares qui sont plus près des gros terminus. Alors, il y a du matériel roulant dont on se sert pour un petit bout du trajet, pour le reste du trajet le matériel roulant ne sert pas. Il y a plusieurs endroits où on transporte un wagon sur une distance de deux cents milles et plus pour ne s'en servir que sur une courte distance de vingt milles ou vingt-cinq milles.

Alors, voici ce qu'on a fait avec les tarifs de VIA. On a augmenté le tarif minimum sur un train à $4. Et ce qu'on a également fait...

Une voix: C'est pour l'excursion cela...

[*Translation*]

I have here a petition which was signed by the users of that line, who cannot will not be able to wtihstand an increase of 60 per cent. To me, this measure discriminates against these VIA users rail and this policy goes against your objective's, which is to improve service and drawn a larger number of passengers. Moreover, it goes against the energy conservation.

Mr. Roberts, what do you think about this increase in short-distance faces? I gave you Alexandria-Montreal as an example, but the same thing goes for the Saint-Hyacinthe-Montreal run. You can tell me that it operates like a taxi, that there is a minimum rate, but it seems to me that a state corporation must take other things into account. This is a public service. There is no other way to travel between Alexandria and Montreal: VIA rail is the only way. And quite suddenly, the rate goes up 60 per cent. Mr. Roberts, I think that this warrants justification or at least an explanation.

Mr. Roberts: Mr. Roy, a point of clarification. Between Alexandria and Montreal you said that the rate went from...

Mr. Roy (Laval): From $5 to $8.

Mr. Roberts: Five to eight dollars, from Alexandria to Ottawa?

Mr. Roy (Laval): From Alexandria to Ottawa.

Mr. Roberts: And that is 54 miles. First of all, Mr. Roy, VIA rail is not there to serve commuters.

Secondly, our mission is to improve passenger service across Canada and reduce costs to government.

In many parts of Canada, when we improve intercity service around large cities, people begin making greater use the services and the resulting expansion of an clientele eventually makes it necessary to put more equipment on the train. Take the case of the Sherbrooke-to-Montreal run. You leave Sherbrooke to go to Montreal. People get on the train all along the line. If there is a station close to an urban centre, people will start using the train to commute back and forth to work, which means we have to expand rolling stock on the train to meet the needs of stations closer to the main terminal. We thus have rolling stock that is used for only a small part of the run and is idle the rest of the time. There are many places where we have to transport a car for 200 miles so we can use it for 20 or 25 mile part of the run.

This is what we have done with VIA fares. We have increased the minimum fare to $4. We have also...

An hon. Member: That is the excursion fare.

[*Texte*]

M. Roberts: ... on a établi des excursions, dont le tarif serait 1⅓ aller-retour. Mais réellement avec un minimum de $4 une excursion de 1⅓ revient à $5 alors le tarif dans un sens revient à $2.50. Ce que l'on a fait au sujet du nouveau tarif le 19 novembre, on n'a pas augmenté le taux; on a décidé que le tarif minimum pour l'excursion serait de $6. Alors, pour le même tarif de $4, si le tarif minimum est de $6, tu augmentes cela de $2, ça fait $8, puis la moitié de cela c'est $4.

M. Roy (Laval): Monsieur le président, je voudrais bien poser d'autres questions, c'est que les réponses sont longues. Ma question était longue aussi, mais ...

The Chairman: This is your last one.

Mr. Roy (Laval): I will be brief.

The Chairman: I am sure that the members appreciate the dialogue but time is running out.

M. Roy (Laval): Je pense que M. Roberts déplace le problème. Je ne vous demande pas d'ajouter des trains et d'ajouter de l'équipement. Il s'agit d'un transport entre Montréal et Ottawa, via Alexandria. Le train passe là régulièrement. Ces trains-là sont utilisés à peu près à 40 p. 100, et lorsque je vous dis que les personnes qui utilisent cette voie-là sont dans l'obligation d'assumer une augmentation du jour au lendemain de 60 p. 100, c'est véridique. Que vous ayez changé votre politique pour l'excursion et fixé un tarif minimum, c'est peut-être vrai. Mais l'usager, lui, paie 60 p. 100 de plus, pour l'aller retour.

• 1625

M. Roberts: Mais est-ce qu'il s'agit de gens qui ont recours au service de banlieue, monsieur Roy?

M. Roy (Laval): Ce sont des personnes qui viennent à Ottawa régulièrement.

M. Roberts: Régulièrement, à tous les jours.

M. Roy (Laval): Oui. Ce sont des usagers du train.

M. Roberts: Alors, ils ne sont pas censés avoir droit aux tarifs d'excursion, pas le vendredi.

M. Roy (Laval): Ce n'est pas le vendredi. Est-ce que vous convenez, monsieur Roberts, qu'il y eu une augmentation de 60 p. 100 pour le trajet dont je vous ai parlé tout à l'heure, soit de $5.00 à $8.00?

M. Roberts: Sur le tarif, non, le tarif dans un sens n'a pas augmenté de $5.00 à $8.00.

M. Roy (Laval): Aller retour, je vous ai mentionné.

M. Roberts: Aller retour, c'est juste pour une excursion, ce n'est pas le taux de base.

M. Roy (Laval): Le taux de base, monsieur Roberts, les billets sont de $5.00 aller retour, mais depuis le 19 novembre c'est $8.00, cela fait 60 p. 100 d'augmentation. Je vous prie de le vérifier.

[*Traduction*]

Mr. Roberts: ... and we have established excursion rates, which would cost one and a third times the regular fare for a round trip. In other words, an excursion costing one and a third times the minimum fare of $4 would cost $5, which means the one-way fare would be $2.50. On November 19, we did not increase the one-way fare; we decided that the minimum fare to which an excursion rate could apply would be $6. If the minimum one-way fare to which an excursion rate an apply is $6, the minimum excursion fare would be one and one-third times this, or $8. Half of this would be $4, which is the minimum fare for a one-way trip.

Mr. Roy (Laval): Mr. Chairman, I have other questions, but the answers have been somewhat lengthy. My question was lenghty was well, but ...

Le président: Ce sera votre dernière question.

M. Roy (Laval): Je serai bref.

Le président: Je suis certain que les députés trouvent l'échange intéressant, mais il ne nous reste pas beaucoup de temps.

Mr. Roy (Laval): I think that Mr. Roberts is shifting the problem. I am not asking him to add trains or equipment. I am referring to passenger service between Montreal and Ottawa, via Alexandria. These trains have a usage rate of 40 per cent. What I am telling you is that people using that line had to submit, without warning, to a fare increase of 60 per cent. It may well be that you have changed the minimum fare to which excursion rates can apply. But the user has to pay 60 per cent more for a round trip ticket.

Mr. Roberts: But do these people use the train to commute, Mr. Roy?

Mr. Roy (Laval): These are people who come to Ottawa regularly.

Mr. Roberts: Does regularly mean every day?

Mr. Roy (Laval): Yes. They are the people who use the train.

Mr. Roberts: They should not be allowed the excursion rate, not on Friday

Mr. Roy (Laval): I am not talking about Friday. Do you admit, Mr. Roberts, that the fare on the line I referred to increased from $5 to $8, or by 60 per cent?

Mr. Roberts: No, not the fare. The one-way fare did not increase from $5 to $8.

Mr. Roy (Laval): I was referring to the round trip.

Mr. Roberts: The round trip is only for excursions; it is not the basic fare.

Mr. Roy (Laval): The basic fare is this, Mr. Roberts. Round trip tickets which cost $5 were increased to $8 on November 19. This is a 60 per cent increase. I would like you to look into this.

[*Text*]

M. Roberts: Non, je ne discute pas, mais ce que je suis en train de dire c'est que le tarif n'a pas augmenté de $5.00 à $8.00, l'excursion peut-être.

M. Roy (Laval): Appelez cela comme vous voulez, monsieur, l'usager qui va . . .

The Chairman: I am sorry, Mr. Roy, you two gentlemen are going to have to resolve . . . I will put you down for the second round.

Mr. Reid.

Mr. Reid (St. Catharines): Thank you, Mr. Chairman. Mr. Roberts, may I first of all join in the appreciation of the members here for the opportunity of meeting you and speaking to you about a matter that is very important to the real economy of the nation as a whole.

I note your preliminary comments. By reason of the interest in this subject and in transport generally, statements like this could have been—particularly as we are now forced to rush through and ask questions on it without having had much of an opportunity of perusing it—as I note that the last time you attended before this Committee was in September, 1977, I would hope, Mr. Chairman, that that opportunity will come more frequently as the months go by in the future.

The Chairman: I cannot assure that, but I can assure you that it will be regular.

Mr. Reid (St. Catharines): Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Roberts: And by the way, we would appreciate that too, Mr. Reid.

Mr. Reid (St. Catharines): I would recognize that too, Mr. Roberts. Let me put it this way: in your statement you have indicated—and we all join with you in this—your concern for energy conservation, your concern for upgrading the equipment, and you have given an improved status picture, as I read from the report in the statement, over the operations of years ago.

But, you have started on the important aspect, as you have pointed out on page 5, where you said:

> We must do some transportation planning.

As a new member of this Committee, my first question is: Why now? Why not last year and why not five years ago, why not ten years ago, when you are dealing with systems as important as this? Why are we starting to do some transportation planning? And if there was any before, what planning was done in previous years?

If I might—because I do not want to take up all my time in the response, Mr. Chairman—if so, there has been a considerable amount of emphasis placed on the expenditures for other modes of transport, such as air, such as motor vehicle traffic. It would seem to me that it would be in their mutual interest that there be that necessary coordination of all transportation modes. What has taken place in the past to coordinate with the air and motor vehicle traffic of mass transportation?

Mr. Roberts: I am afraid that not much coordinated planning has gone on, in my opinion. As I said, the federal government has been resonsible for the air system and has done a tremendous job, I think, of building a good air system

[*Translation*]

Mr. Roberts: I am not disputing that. What I am trying to say is that the basic fare did not increase from $5 to $8, but that the excursion fare might have.

Mr. Roy (Laval): Call it what you will, sir, it is the user who will . . .

Le président: Je regrette, monsieur Roy, mais il va falloir que je vous inscrive au deuxième tour.

Monsieur Reid.

M. Reid (St. Catharines): Merci, monsieur le président. Monsieur Roberts, je voudrais me joindre aux autres députés pour dire que je suis ravi d'avoir l'occasion de faire votre connaissance et d'aborder avec vous cette question qui est essentielle à l'économie du pays.

J'ai pris note de votre déclaration préliminaire. Je constate que vous n'avez pas comparu devant le comité depuis septembre 1977. Étant donné l'importance des transports ferroviaires et autres, j'espère que nous aurons le temps de poser des questions et approfondir le sujet.

Le président: Je ne peux rien vous garantir, mais je vous assure que nous nous réunirons plus souvent.

M. Reid (St. Catharines): Merci, monsieur le président.

M. Roberts: A propos, monsieur Reid, cela ferait notre affaire à nous aussi.

M. Reid (St. Catharines): J'en suis persuadé, monsieur Roberts. Dans votre déclaration préliminaire, vous parlez de la conservation de l'énergie, de la modernisation de l'équipement et de l'amélioration de votre situation par rapport au passé.

A la page 5, vous parlez de l'aspect le plus important. Vous dites:

> Il nous faut planifier.

A titre de nouveau membre du comité, je voudrais vous demander: pourquoi maintenant? Pourquoi pas l'année dernière, ou il y a cinq ou 10 ans? C'est un secteur extrêmement important. Pourquoi ne faisons-nous que commencer? Et si on faisait de la planification avant, pourriez-vous me la décrire?

Je ne veux pas que la réponse soit excessivement longue, mais je voudrais signaler qu'on insiste beaucoup sur le coût des autres moyens de transport: les transports aériens, par exemple, ou les transports par véhicules motorisés. Il me semble qu'il serait avantageux de coordonner les divers moyens de transport. Quelles mesures avez-vous prises pour coordonner les transports en commun, les transports aériens et le transport par véhicule motorisé?

M. Roberts: A mon avis, il n'y a pas eu beaucoup de coordination. Comme je l'ai dit, le gouvernement fédéral, qui a toujours été responsable des transports aériens, adoté le Canada d'un réseau de transport aérien tout à fait excellent.

[*Texte*]

for Canada. The provinces have been responsible for the road system. An awful lot of money has gone into our road system and it was for expenditures that were required. There is no doubt about it. But, that planning has not been coordinated.

As far as the railways were concerned, they were responsible for rail-passenger services, and since they were losing money, they did not invest—as I said in my opening statement. But if we look at what is going on in other countries where the government is responsible for all modes there has been some integrated transportation planning, and I think that is what we have to learn in North America. The United States has started this in that there has been some planning between Washington, New York and Boston, for instance. They are going to build a rail corridor rather than rely on highways and air. I think that we have to do the same, but I think we are going to have to change our approach to things, and rather than build things for a perceived need we are going to have to do some integrated transportation planning. I do not know if that answers your question, Mr. Reid.

• 1630

Mr. Reid (St. Catharines): Mr. Chairman, I think we can build from that, but let me use a specific. You did mention the desirability of planning with regard to certain major traffic areas, and let us talk about the Toronto-Montreal one. Here, in my mind, was a great opportunity for VIA Rail to set an example of a modernistic, contemporary travel mode, and one that would be acceptable to our travelling public. The end result of that, and perhaps you can give a forecast, but the end result of that was not as favourable as it might have been for reason of different mishaps that took place, the turbo problems from time to time. Have we overcome all of whatever deficiencies there might have been and can we now say that the example of the Montreal-Toronto corridor is one that can be used as an example elsewhere?

Mr. Roberts: Not the existing Montreal-Toronto corridor, no. You see, what we are up against in rail is because there has not been any development. The last equipment that was bought in Canada, other than the turbo and a few temple cars in southwestern Ontario, were the investments made by Canadian National and Canadian Pacific back in 1954 for transcontinental services. There really has not been a market for the rail-passenger equipment, and therefore there has been no development. One of our basic problems is that there is not equipment available which we can go and buy. It is not like Air Canada or CP Air which has a choice between a French air bus, an L-1011, a Boeing and the DCs, you know. We do not have that available, so everything we do has to be a new development. The LRC for instance, with Bombardier, Alcan and Dofasco, this is a brand new development. As a result of that and a few labour problems, instead of getting LRCs off the production line now, we are going to get them a year from now. That is the forecast now. It is extremely difficult and time consuming. You just do not turn a switch and make things happen.

Really, what we have to do is to decide what we want from rail passenger services and do the necessary development to

[*Traduction*]

Les réseaux routiers, par contre, relèvent des provinces, et ils ont coûté fort cher. Là-dessus, il n'y a pas de doute. Mais il n'y a pas eu de coordination entre les deux.

Quant aux chemins de fer, c'était eux qui étaient responsables des services aux passagers. Étant donné qu'ils y perdaient de l'argent, ils n'ont pas jugé bon d'investir. Comme je l'ai dit au début. Si nous regardons ce qui se passe dans d'autres pays où tous les modes de transport relèvent du gouvernement, on a planifié une certaine intégration des moyens de transport; j'estime qu'il nous faut apprendre à faire de même en Amérique du Nord. Les États-Unis ont déjà commencé, Washington, New York et Boston se sont groupés pour faire une partie de la planification. Ils ont déjà songé à construire un couloir ferroviaire plutôt que de s'en remettre uniquement aux autoroutes et aux transports aériens. Je crois qu'il nous faut suivre cet exemple, mais il nous faudrait alors modifier notre approche, il nous faudra plutôt que de construire pour répondre à un certain besoin, intégrer dans une certaine mesure les moyens de transport. Je ne sais pas si cela répond à votre question, monsieur Reid.

M. Reid (St. Catharines): Monsieur le président, je crois que c'est un point de départ, mais j'aimerais que nous soyons un peu plus précis. Vous avez mentionné qu'il était souhaitable de planifier pour certaines régions à grande circulation, parlons donc de la région Toronto-Montréal. A mon avis, cette région offre une très bonne occasion à VIA rail d'offrir un moyen de transport moderne et contemporain, un moyen qui soit acceptable aux voyageurs. Le résultat, cependant, et peut-être pourrez-vous me donner vos prévisions pour l'avenir, le résultat n'a pas été aussi favorable qu'on aurait pu l'espérer à cause de divers accidents, les problèmes du turbo de temps à autre. Avons-nous surmonté toutes ces lacunes et pouvons-nous maintenant affirmer que le couloir Montréal-Toronto peut servir d'exemple ailleurs?

M. Roberts: Non, le couloir Montréal-Toronto actuel n'est pas un bon exemple. Le problème, dans le secteur ferroviaire, c'est qu'il n'y a eu aucune remise à neuf. La dernière fois que le Canada a acheté de l'équipement, sauf le turbo et quelques wagons *temple* pour le sud-ouest ontarien, remonte aux investissements du Canadien National et du Canadien Pacifique en 1954 pour le service transcontinental. Il n'y a vraiment eu aucun marché pour l'équipement voyageur et, par conséquent, il n'y a pas eu de remise à neuf. L'un des problèmes fondamentaux, c'est qu'il n'existe aucun équipement à acheter. Ce n'est pas comme Air Canada ou CP Air, qui peuvent choisir entre l'aérobus français, le L-1011, un Boeing, des DC, etc. Rien de ce genre ne nous est disponible et, par conséquent, il nous faut chercher de nouvelles conceptions. Le LRC, par exemple, de Bombardier, Alcan et Defasco, voilà de l'équipement à conception nouvelle. Malheusement, à la suite de problèmes syndicaux, plutôt que d'obtenir les LRC maintenant, nous ne les aurons que dans un an. Ce sont les prévisions actuelles. Tout cela est extrêmement difficile et prend beaucoup de temps. Il est impossible de lever le doigt pour que tout se passe.

En réalité, il nous faut décider ce que nous recherchons dans le service voyageur et ensuite favoriser de nouvelles concep-

[*Text*]

bring that about. Now it is going to cost money, but anybody asking me how much money we would need next year . . . somebody is going to have to tell me what we expect from rail passenger services, and we certainly cannot spend that money over and above what we are spending on air and roads.

Mr. Reid (St. Catharines): May I intervene? Mr. Chairman, I recognize that time is going by very quickly and that is why I wanted to intervene.

Money was made available for that Montreal-Toronto route as an example of contemporary travel. I am suggesting to you, Mr. Roberts, that on the international market there are modes of transportation by rail that may or may not have been applicable, I do not know for certain, but on the North American market, I grant you by reason of our trends that we have not kept pace with the railways; internationally, they have. Did they take full advantage of that!

• 1635

I may go quickly and you can respond in time. From there are there experiences that can be used on the other short corridor traffic areas? My concern was basically the railway that linked this country in the beginning and the transcontinentals. What is the progress? And what are your transportation plans for building a trans-Canada, transcontinental rail service that will serve our people from coast to coast and continue to link us as one?

Mr. Roberts: Between Montreal and Toronto, I would suggest that we really have not had a rail passenger corridor recently. The moneys that were spent on Turbo were moneys that were spent by United Aircraft and Canadian National. And it was a Turbo experiment. What you are looking at in the longer term is a rail-passenger corridor in places like the Quebec-Windsor corridor, for instance. If rail is going to be a major contributor to the transportation system between Montreal and Toronto, we probably have somewhere in the order of 15 to 20 per cent of the market but rail, if you look at what is going on in Europe and what is going on in places like Britain, you could rely on rail for a awful not more than than. And that is the point but I do not think it is really going to come home to this country until we go to the gas pumps and we cannot get any gas.

The Chairman: Thank you, Mr. Reid. Mr. Turner.

Mr. Turner: Mr. Roberts, I have heard a lot about you but I have never had the pleasure of meeting you. I do understand from a lot of the boys back home that you were a great boss.

Mr. Roberts: Thank you very much, Mr. Turner.

Mr. Turner: The boys tell me that the conditions improved so much in the last month . . .

The Chairman: The boys tell him a lot of things.

Mr. Turner: . . . in fact, I am informed that the difference is as great as day and night. Thank you for this change. And I wish to state that you still have a long way to go and I know with your drive and determination and your officials you will

[*Translation*]

tions pour réaliser nos objectifs. Évidemment, cela coûtera de l'argent, mais si quelqu'un me demandait combien nous aurons besoin d'argent l'an prochain . . . il faudra d'abord qu'on me dise ce que l'on recherche dans le service voyageur; il est évident que nous ne pouvons y consacrer plus d'argent que ce qui est dépensé pour la circulation aérienne et le réseau routier.

M. Reid (St. Catharines): Puis-je vous interrompre? Monsieur le président, je me rends compte que le temps passe très rapidement et c'est la raison pour laquelle j'interviens.

De l'argent a été mis à votre disposition pour que le trajet Montréal-Toronto puisse servir d'exemple de mode de transport moderne. Je veux en venir à ceci, monsieur Roberts, sur le marché international, il existe de l'équipement ferroviaire qu'on aurait pu peut-être utiliser ici, je n'en suis pas certain, mais j'avoue que les tendances du marché nord-américain ne nous ont pas poussés à suivre les développements en technologie ferroviaire alors que dans d'autres pays on l'a fait. En a-t-on tiré tout le parti possible!

Je vais y aller rapidement et vous pourrez me répondre en temps. Y a-t-il eu des expériences que l'on pourrait utiliser dans d'autres régions à couloir court? Ce qui m'intéresse particulièrement, ce sont les voies ferrées qui reliaient le pays dès le début et les transcontinentaux. Quel progrès? Quels sont vos plans en ce qui concerne la construction d'un réseau transcanadien, transcontinental qui puisse desservir les citoyens d'un océan à l'autre pour continuer à nous regrouper?

M. Roberts: Entre Montréal et Toronto, je dirais qu'il n'y a pas eu récemment de couloir de service voyageur. Ce sont *United Aircraft* et *Canadian National* qui ont dépensé de l'argent sur le projet Turbo. Ce qu'il faut envisager à long terme, c'est un couloir de service voyageur comme par exemple le couloir Québec-Windsor. Si le service ferroviaire doit jouer un grand rôle dans le réseau de transport entre Montréal et Toronto, nous avons probablement environ 15 à 20 p. 100 du marché, mais si l'on songe à ce qui se passe en Europe, si l'on regarde ce qui se passe en Grande-Bretagne, par exemple, on constate que le service ferroviaire pourrait assumer une partie beaucoup plus grande du marché. C'est là toute la question, mais malheureusement, je ne crois pas que les gens le comprendront vraiment jusqu'à ce qu'ils se présentent pour acheter de l'essence et que les réservoirs soient vides.

Le président: Merci, monsieur Reid. Monsieur Turner.

M. Turner: Monsieur Roberts, j'ai beaucoup entendu parler de vous, mais je n'ai jamais eu le plaisir de vous rencontrer. Les gars chez moi me disent que vous étiez un patron formidable.

M. Roberts: Merci beaucoup, monsieur Turner.

M. Turner: Les gars me disent que les conditions se sont tellement améliorées au cours du dernier mois, . . .

Le président: Les gars lui disent bien des choses.

M. Turner: . . . en fait, on me dit que c'est comme la nuit et le jour. Merci d'avoir apporté des changements. Néanmoins, je dois affirmer qu'il vous reste encore bien du chemin à faire, mais je sais qu'avec votre motivation et votre détermination, et

[*Texte*]

buy the new equipment and if you need money, we will make sure you will get some more money and you will provide Canada with the finest transportation system in the world. And I believe this because I know of your record.

Now, sir, can you tell me how much service with the CNR you have had and in what capacity as an official?

Mr. Roberts: I started with Canadian National, Mr. Turner, on November 2, 1939 so I had 40 years railway service as of November 2.

Mr. Turner: One year earlier than me, sir.

Mr. Roberts: I started as a machinist apprentice and went through the equipment department, I was a master mechanic for a while and a train master and a superintendent of equipment and finally ended up as Vice-President of CN's passenger services and Assistant Vice-President of market development on the freight side of CN and then Vice-President of the St. Lawrence Region before coming to this job on March 1, 1977.

Mr. Turner: In your opinion, when you started out and as an official of CNR, was the Grand Trunk Railway, later the CNR, created to make money, lose money or provide a passenger and freight service for all of Canada?

Mr. Roberts: The Grand Trunk?

Mr. Turner: And the CNR.

Mr. Roberts: The CNR was many, many railways, of course. The original railways were set up to make money and then Canadian National was set up as a Crown corporation to be operated on a businesslike basis, I suppose, on a commercial-like basis, yes.

Mr. Turner: Are you in charge of passenger service? Did you have anything to do with cutting off passenger trains in the CNR or the deterioration of the equipment and service because this is what happened. All the employees knew what was going on. You deliberately delayed trains; you deliberately downgraded the equipment so that passengers were discouraged and took another method. Did you with other officials have the final say in cutting off trains?

Mr. Roberts: In cutting off trains, Mr. Turner?

Mr. Turner: Yes.

Mr. Roberts: Most trains were under CTC orders in the late sixties and early seventies.

• 1640

Mr. Turner: Did you make any recommendations that trains were to be cut off, you and your committee?

Mr. Roberts: When I was in charge of rail passenger services for Canadian National, it was decided by Canadian

[*Traduction*]

celles de vos collaborateurs, vous achèterez du nouvel équipement et si vous avez besoin d'argent, nous allons nous assurer que vous l'obtiendrez et vous pourrez doter le Canada du meilleur réseau de transport au monde. Je le crois sincèrement parce que je connais vos antécédents.

Monsieur, pourriez-vous me dire maintenant combien d'années de services vous avez avec le CN et quel poste supérieur vous avez occupé?

M. Roberts: J'ai commencé au Canadien National, monsieur Turner, le 2 novembre 1939; ainsi, au 2 novembre, j'avais quarante années de services avec les chemins de fer.

M. Turner: Une année plus tôt que moi, monsieur.

M. Roberts: J'ai commencé comme apprenti-machiniste, j'ai passé par le service de l'équipement; j'ai travaillé comme maître mécanicien pendant un certain temps et ensuite comme conducteur et surintendant de l'équipement pour enfin me retrouver vice-président du service voyageur du CN et vice-président adjoint de la promotion du service marchandise de CN et ensuite vice-président de la région du Saint-Laurent, avant d'assumer mon poste actuel le 1er mars 1977.

M. Turner: A votre avis, lorsque vous avez commencé comme employé chez CN, avez-vous pensé que le *Grand Trunk Railway*, plus tard les chemins de fer nationaux, avait été créé pour faire de l'argent, perdre de l'argent ou fournir un service voyageur et un service marchandises dans tout le Canada?

M. Roberts: Le *Grand Trunk*?

M. Turner: Et les chemins de fer nationaux.

M. Roberts: Les chemins de fer nationaux regroupaient de nombreuses entreprises de chemins de fer, évidemment. Les premières entreprises de chemins de fer avaient été créées pour faire de l'argent lorsque les chemins de fer nationaux ont été constitués en société d'État en vue d'être exploités comme une entreprise commerciale, je suppose, que c'était comme entreprise commerciale, oui.

M. Turner: Êtes-vous responsable du service voyageur? Avez-vous eu quelque chose à voir avec la diminution du nombre de trains de voyageurs du CN ou la détérioration de l'équipement et du service, car c'est ce qui s'est produit. Tous les employés savaient ce qui se passait. Vous avez délibérément retardé les trains; c'est à dessein que vous avez laissé l'équipement se détériorer de façon à décourager les voyageurs pour qu'ils prennent d'autres moyens de transport. Est-ce que vous, ou vos collaborateurs, aviez le dernier mot pour retirer des trains?

M. Roberts: Pour retirer des trains, monsieur Turner?

M. Turner: Oui.

M. Roberts: La plupart des trains à la fin des années soixante et au début des années soixante-dix étaient régis par la Commission canadienne des transports.

M. Turner: Avez-vous, vous et votre comité, présenté des recommandations en vue de supprimer les trains?

M. Roberts: Lorsque je dirigeais les services-voyageurs du CN, cette dernière société a décidé de supprimer le Panorama.

[*Text*]

National that the Panorama would come off. There were two trains, two transcontinental trains, one Panorama and one Supercontinental, and there was a reduction because the rail passenger services were coming under subsidy and there was a move to remove some of the, what was considered then, surplus passenger services.

Mr. Turner: Were you a part and parcel of that decision?

Mr. Roberts: I was certainly General Manager, Passenger, for Canadian National Railways in 1969, Mr. Turner.

Mr. Turner: Now the shoe is on the other foot.

Does VIA have a contract with the CNR and CPR railways to repair, inspect in the shop or on the road, the VIA Rail passenger equipment? I am talking about engines and coaches.

Mr. Roberts: VIA owns all of the equipment that we now operate and we contract with Canadian National and Canadian Pacific to repair that equipment. Yes.

Mr. Turner: What shape was the CNR and CPR passenger equipment in when VIA Rail obtained the same? Now I am talking about coaches and engines.

Mr. Roberts: As far as the safety feature, Mr. Turner, and as a railway employee you know what the safety features are, the equipment was in satisfactory condition, in terms of the safety features of the equipment. In terms of the interior condition of the equipment, I would say that Canadian Pacific equipment was poor and the Canadian National equipment was moderate. Let us put it that way. There was some good equipment and not so good equipment in terms of the interior condition of the cars.

Mr. Turner: In your opinion, and you know a lot about railroads, how many millions of dollars does VIA Rail need to provide excellent equipment and service across Canada? Can you give me a figure—$300 million, $400 million, and over what period? Can you do with $400 million over five years, $100 million a year?

Mr. Roberts: What we are doing, Mr. Turner, is upgrading our existing equipment. We are spending about $40 million, per year, upgrading equipment. In my opening statement there is the number of pieces of equipment that have gone through and been completely overhauled. I would say that about half the equipment we now operate has been upgraded over the last four years, but we still have the other half to work on.

Now, in terms of how much money we require for equipment, if you mean new equipment, additional equipment, we will have to determine as a country how much rail services we require, Mr. Turner, before I can answer that question.

Mr. Turner: Are you aware that the CNR car department has a much better car department training program than the CPR car department? The employees tell me this.

Mr. Roberts: I did know at one time, Mr. Turner, but I could not comment on that now. Both companies had excellent

[*Translation*]

Nous avions alors deux trains transcontinentaux, soit le Panorama et le Supercontinental, et on avait décidé de faire une réduction parce que les services-voyageurs étaient subventionnés et l'on voulait supprimer certains services que l'on considérait comme exédentaires.

M. Turner: Est-ce que vous avez participé d'une manière quelconque à cette décision?

M. Roberts: J'étais très certainement, en 1969, directeur général des services voyageurs pour le CN, monsieur Turner.

M. Turner: Maintenant, vous avez changé votre fusil d'épaule.

Est-ce que VIA Rail a passé un contrat avec le CN et le CP pour réparer, inspecter, sur place ou en atelier, le matériel destiné au service voyageur? Je parle des locomotives et des wagons destinés aux voyageurs.

M. Roberts: VIA Rail est propriétaire de tout le matériel que nous avons actuellement en service et nous passons le contrat avec le CN et le CP pour les réparations dans ce cas.

M. Turner: Quel était l'état du matériel de transport des voyageurs du CN et du CP lorsque VIA Rail a pris le service en charge? Je parle des locomotives et des voitures pour voyageur.

M. Roberts: Dans l'optique de la sécurité, monsieur Turner, et un employé de chemins de fer sait quelles sont les mesures de sécurité dans ce domaine, le matériel était dans une condition satisfaisante. Quant au confort, aux conditions à l'intérieur des voitures, je dirais que le matériel du CP était en mauvaise condition et celui du CN dans un état très moyen. Mettons qu'il y avait du matériel qui était bon et il y en avait qui n'était pas en si bonne condition.

M. Turner: A votre avis, et vous en savez long sur les chemins de fer, combien de millions de dollars faudrait-il à VIA Rail pour fournir du matériel et un service excellents dans tout le Canada? Pourriez-vous me fournir un chiffre: 300 millions, 400 millions et pour quelle période? Est-ce que 400 millions de dollars vous suffiraient pour cinq ans par exemple?

M. Roberts: Monsieur Turner, nous nous occupons de recycler le matériel existant. Nous dépensons environ 40 millions de dollars par an pour l'amélioration de ce matériel et, dans ma déclaration d'ouverture, j'ai indiqué combien de pièces nous avions complètement remis en état. Je dirais que depuis quatre ans, nous avons remis en état environ la moitié du matériel, mais qu'il en reste encore autant à recycler.

Quant à la somme nécessaire pour acheter du nouveau matériel, il faudra que nous décidions au Canada quels sont les services voyageurs dont nous avons besoin avant que je puisse vous répondre, monsieur Turner.

M. Turner: Savez-vous que le service des voitures du CN possède un programme de formation beaucoup meilleur que celui du service des voitures du CP? Ce sont les employés qui me l'ont dit.

M. Roberts: Je sais que c'était le cas à un moment donné, monsieur Turner, mais je ne sais pas ce qu'il en est actuelle-

[*Texte*]

apprentice programs. I went through the Canadian National program.

Mr. Turner: Can you give me an idea, you may have to give me this later, of how many car men are checking the VIA equipment across Canada and in what terminals and stations and routes? The reason I say this is because I am informed that Stratford, Barrie and Brockville have been notifed that the company will close out these stations and remove the entire CNR and VIA personnel. These cities are too large to be dumped like that, but Stratford, the festival city, is the only one that is trying to stop the closure of the station. Stratford will be an outpost station and some personnel and train crews will be stationed at Kitchener effective April 1, 1980. Now, if these stations are closed, who is going to inspect the trains when they go back, freight and passenger?

Mr. Roberts: Is this in the agency program of Canadian National, Mr. Turner? I think we would have to make that inquiry of Canadian National.

Mr. Turner: I think you should because this is maybe one of our problems. We have gone too far without inspecting the trains.

Mr. Roberts: Are you talking about carmen at these particular places?

Mr. Turner: That is right. We used to have the operator. That was his job, to look over the train. If these stations are closed, who is going to be in that station to do the work which the operator used to do?

• 1645

Mr. Roberts: This applies to all trains.

Mr. Turner: That is right. But you run over their tracks, so if he is looking over a passenger train he does the freight as well. It is an extra safety device.

Mr. Roberts: We have all kinds of people along the track. If we relied on operators only, then I think we would have a problem. They are just one element.

Mr. Turner: That is right.

Mr. Roberts: Many people inspect trains along the right-of-way. I think track people do an awful lot of inspection of trains.

Mr. Turner: Does VIA Rail obtain from CN and CP an accounting each day of the VIA trains running or station delays, and the number of mishaps or derailments that have cost VIA Rail passenger train delays? Do you get a daily report like we used to?

Mr. Roberts: As a matter of fact, now we have a daily report, because part of the agreement with Canadian National and Canadian Pacific is the payment of incentives for on-time performance of passenger trains. This is the way we have been trying to improve our system.

[*Traduction*]

ment. Les deux sociétés disposent de programmes d'apprentissage excellents et j'ai suivi le programme du CN.

M. Turner: Pourriez-vous m'indiquer combien il y a, dans tout le Canada, de préposés aux voitures qui vérifient le matériel VIA et où ils se trouvent: aux terminus, aux gares et sur les parcours? Je pose cette question parce qu'on me dit que la société a indiqué qu'elle allait retirer tout son personnel CN et VIA dans les gares de Stratford, Barrie et Brockville. Ces villes sont trop importantes pour qu'on les laisse tomber ainsi, mais il n'y a que Stratford, la ville du festival, qui essaie d'empêcher qu'on ferme sa gare. Stratford sera donc considéré comme un avant-poste et un certain personnel et certaines équipes de trains seront stationnées à partir du 1er avril 1980 à Kitchener. Pourtant, si on ferme ces gares, qui est-ce qui va inspecter les trains de marchandises et voyageurs lorsqu'ils reviennent?

M. Roberts: Est-ce que ces mesures font partie du programme d'agences du CN, monsieur Turner? Je crois que nous devrions le vérifier auprès du CN.

M. Turner: Je crois que oui car c'est peut-être là que se pose l'un de nos problèmes, c'est-à-dire que nous négligeons trop l'inspection des trains.

M. Roberts: Est-ce que vous parlez du personnel affecté aux voitures dans ces endroits?

M. Turner: Oui. Dans le temps, nous avions l'agent: il s'occupait d'examiner les trains. Une fois que les gares seront fermées, qui est-ce qui va remplacer l'agent pour effectuer ce travail?

M. Roberts: Ceci s'applique à tous les trains.

M. Turner: Oui. Mais vous empruntez leurs voies, par conséquent lorsque cet agent inspecte un train voyageur, il inspecte aussi les wagons-marchandises. C'est une mesure de sécurité supplémentaire.

M. Roberts: Nous avons toutes sortes d'employés qui travaillent sur ces voies, par conséquent si nous nous en remettons uniquement aux agents, alors nous aurons des difficultés car ils ne constituent qu'un des éléments du système.

M. Turner: C'est exact.

M. Roberts: Et il y a toutes sortes de personnes qui inspectent les trains tout au long de la voie. Je crois que les préposés aux voies effectuent énormément d'inspections de trains.

M. Turner: Est-ce que le CN et le CP fournissent à VIA Rail le rapport journalier des parcours des trains VIA ou des retards aux gares ainsi que des incidents ou déraillements qui causent des retards au service voyageur de VIA Rail? Est-ce que vous obtenez ce rapport quotidien que nous obtenions dans le passé?

M. Roberts: Il existe effectivement un rapport quotidien car, dans le cadre de l'accord passé avec le CN et le CP, on a prévu le versement de stimulants pour assurer la ponctualité des trains transportant les voyageurs. C'est ainsi que nous essayons d'améliorer notre système.

[*Text*]

I read in the *Minutes* of the Committee the other day, Mr. Turner, that you said rail passenger equipment was unsafe to the point where crews were concerned about handling passenger trains.

Mr. Turner: That is right. It is all here. I have it all right here, sir.

Mr. Roberts: I want to know what that is all about because we are ignorant of the situation. We have looked at it and we have not been able to pinpoint anything. I would think it would be incumbent upon you, Mr. Turner, to give me times, dates and equipment so that we can follow that thing up, Mr. Turner.

Mr. Turner: Then you will know who is giving me the information, sir.

Mr. Roberts: No, no.

Mr. Turner: Yes. I know what would happen.

Mr. Roberts: I do not want to find that out, Mr. Turner, at all. All I want to do is to make sure that rail passenger services operated by VIA are safe. I am convinced they are safe. I do not like an approach where we are trying to make headlines at the expense of VIA. VIA is too important to this country, I believe, too important to our passengers, and I am not going to stand for something like that, Mr. Turner. I do not know if it was properly reported. All I am saying is that we are running the best possible rail passenger service we can run. I would not run a passenger train if I thought it was unsafe, and I can guarantee you this much: that people would not be working for VIA if we were running passenger trains that are unsafe.

Mr. Turner: You had better talk to your employees, sir, because they contacted me. Why is there a difference now? In one month there is a hell of a big difference in equipment, and why? We want to know.

Mr. Roberts: Nothing has changed, Mr. Turner.

Mr. Turner: Yes, it has. The boys tell me it has. They said it is unbelievable.

Mr. Roberts: I am glad of that.

Mr. Turner: So am I. At least I proved my point.

Mr. Roberts: We are all travelling passenger trains week in and week out, and we have an awful lot of people in VIA who are working on the trains with their eyes wide open.

Mr. Turner: That is right.

Mr. Roberts: Mr. Turner, I do not like to be accused, I do not like VIA to be accused, of something that is not pertinent to the situation. I disagree, completely disagree, with the statement attributed to you that crews were concerned about going out on our trains because of the safety aspects.

Mr. Turner: I can tell you that crews are still calling to say things have completely changed. They say, "Thank God you spoke up, Charlie."

Mr. Roberts: Thank you, Mr. Turner.

The Chairman: Thank you, Mr. Turner.

[*Translation*]

J'ai lu dans le compte rendu du Comité l'autre jour, monsieur Turner, que vous aviez indiqué que le matériel ferroviaire destiné aux voyageurs était si peu sûr que les équipes avaient peur de s'occuper des trains voyageurs.

M. Turner: C'est exact. Tout ceci est consigné ici.

M. Roberts: J'aimerais savoir de quoi il s'agit, car nous ne sommes pas au courant. Nous avons examiné la situation et nous n'avons pas pu déceler ces difficultés. Je pense que c'est à vous, monsieur Turner, de me donner les horaires, les dates et le matériel en cause afin que nous puissions examiner cette question.

M. Turner: Alors, vous saurez aussi qui a fourni ces renseignements, monsieur.

M. Roberts: Non, pas du tout.

M. Turner: Oui, je sais ce qui va se produire alors.

M. Roberts: Monsieur Turner, vous vous trompez, je ne veux aucunement savoir de qui il s'agit. Tout ce qui m'importe, c'est de m'assurer que le service voyageur géré par VIA Rail est sûr. Je suis convaincu que ce service est sûr et je n'aimerais pas que VIA Rail fasse les frais d'une publicité qui le déconsidérerait, car il est trop important pour notre pays. Monsieur Turner, et je ne peux accepter cette façon de procéder. Je ne sais pas si cela est rapporté proprement. Tout ce que je puis dire, c'est que nous offrons le meilleur service voyageur possible et je ne laisserais pas partir un train voyageur si je n'étais pas convaincu qu'il est sûr. Je puis vous dire que personne ne travaillerait pour VIA si nous savions que nos trains n'étaient pas sûrs.

M. Turner: Vous feriez mieux de parler à vos employés, car ce sont eux qui se sont mis en rapport avec moi. Comment se fait-il qu'en un seul mois, nous avons constaté toute cette différence dans le cas du matériel?

M. Roberts: Rien a changé, monsieur Turner.

M. Turner: Si. Les intéressés me disent que oui et que c'est incroyable.

M. Roberts: Je suis heureux de le savoir.

M. Turner: Moi aussi, car j'ai prouvé que j'avais raison.

M. Roberts: Nos trains de voyageurs se déplacent semaine après semaine. Il y a énormément de préposés à VIA qui travaillent en toute connaissance de cause.

M. Turner: C'est exact.

M. Roberts: Monsieur Turner, je n'aime pas qu'on m'accuse et je n'aime pas qu'on accuse VIA de quelque chose qui n'a rien à voir avec la situation. Je conteste absolument votre allégation selon laquelle les équipes ont peur de s'occuper de ces trains parce qu'ils ne sont pas sûrs.

M. Turner: Je peux toujours vous assurer que ces équipes continuent à affirmer que la situation a entièrement changé, et qu'ils nous disent: «Heureusement, que vous avez eu le courage de parler, Charlie».

M. Roberts: Merci, monsieur Turner.

Le président: Merci, monsieur Turner.

[*Texte*]

Mr. Harquail, followed by Mr. McLean.

Mr. Harquail: Thank you, Mr. Chairman. I want to join my colleagues in expressing our appreciation to Mr. Roberts and to his officials for coming to be with us here today in Committee. I had the opportunity, of course, last session to express my appreciation for Mr. Roberts' interest in what he has just finished stating: the importance for the future, as we go into the nineteen-eighties, of having a first-class rail passenger service in Canada.

Having said that, Mr. Roberts, I am sure, as you have just indicated to my colleague, Mr. Turner, that you have been following the developments, as we have had Mr. Benson here from the Canadian Transport Commission and we have had the Minister of Transport here. I am sure you would not want to sit here and criticize the Minister of Transport but you were making a plea earlier that there needed to be an over-all rationalization of transportation in Canada vis-à-vis the provinces' responsibility for highways. And you were talking about air. And we share that frustration with you, and we hope the Minister will get the message from this Committee meeting as well, because we have been giving him that much at the previous meetings.

• 1650

Having said all that, our great interest in the importance of air travel and surface travel, I want to speak specifically today, sir, about your responsibilities with VIA. It was not a marriage. I guess it was a separation from CP and CN in the rail passenger service business, when we created in Parliament the corporation known as VIA.

Now, if we consider it a separation or a divorce, it is sort of linked with the worn out expression about throwing the baby out with the bathwater. And I am just wondering how you feel today, as you appear before us in 1979, as opposed to when you first came here as the new president of this corporation, and whether you have been sort of left out on the line. You mentioned earlier that you are struggling to have the right-of-way given back to passenger trains.

What is the situation with respect to co-operation from CTC on fares, on rates, on regulations, on backing you up for the regulations to put you back in the position where you were when CN and CP were responsible for passenger trains and when they were given that over-all respect—and I want to underline that word because, as you know, with discipline and respect in any corporation, if there is no respect between the senior line, the CN or CP, to you people, you are going to be downgraded, and that feeling is going to go all the way down from your head office to all the employees and it is reflected in their day-to-day work. And I suggest that perhaps that is a negative thing and we would have to improve that.

We are all very much interested in having trains. You mentioned the European trains, whether they are in Scandinavian countries or whether they are in Britain. But we want to talk Canada. We want them here in Canada.

[*Traduction*]

Monsieur Harquail, vous avez la parole; puis ce sera M. McLean.

M. Harquail: Merci, monsieur le président. Je me joins à mes collègues pour remercier M. Roberts et ses collaborateurs d'être venus ici au Comité aujourd'hui. J'ai eu l'occasion, naturellement, lors de la dernière séance d'indiquer mon appréciation pour l'intérêt que porte M. Roberts, et il vient juste de finir de nous le dire, à l'importance d'avoir au Canada, à l'avenir, au seuil de ces années 1980, un service-voyageurs de première classe.

Ceci dit, monsieur Roberts, c'est que je suis sûr, comme vous venez de l'indiquer à mon collègue, M. Turner, que vous avez suivi l'évolution de la situation puisque ont comparu au Comité M. Benson de la Commission canadienne des transports et le ministre des Transports. Je suis sûr que vous ne voulez pas critiquer le ministre des Transports, mais, il y a un instant, vous réclamiez une rationalisation d'ensemble des transports au Canada, compte tenu de la responsabilité provinciale relative aux routes; vous avez aussi parlé du transport aérien. Nous subissons les mêmes vexations que vous et nous espérons que le ministre aura vent de ce qui se dit à la présente réunion même s'il est vrai que nous ne l'avons pas ménagé quand il a comparu lors des séances précédentes.

Maintenant que vous connaissez nos vives préoccupations du fait de l'importance du transport aérien et du transport de surface, je voudrais aborder aujourd'hui, plus précisément, la question de vos responsabilités en ce qui concerne VIA. Il n'y aurait donc pas eu de mariage, mais plutôt une séparation des sociétés CP et CN du service-voyageurs en créant, par une loi du Parlement, une société connue sous le nom de VIA.

On se demande maintenant si, après le divorce, on ne serait pas désormais en présence d'une grande oubliée. Qu'en pensez-vous aujourd'hui, en 1979? Je me souviens de votre témoignage à titre de nouveau président de cette société, et je me demande si vous vous sentez aujourd'hui oublié? Vous avez dit plus tôt que vous réclamiez que le droit de passage soit redonné aux trains de voyageurs.

La Commission canadienne des transports vous appuie-t-elle quand il s'agit de tarifs, de taux, de règlements qui vous permettent de regagner la position que vous occupiez quand le CN et le CP étaient responsables des trains de voyageurs, avec toute la déférence qu'on avait à leur égard. J'insiste sur la déférence car, vous le savez, s'il n'y a pas de déférence entre les cadres supérieurs de deux sociétés, le CN ou le CP et vous-même, vous vous sentirez minés et ce sentiment se propagrae à tout le personnel, au siège social comme dans tous les bureaux, et évidemment, cela aura des répercussions sur le travail quotidien. Cela me paraît nocif et il faudrait donc y remédier.

Nous voulons tous des trains, et vous avez parlé des trains européens, en Scandinavie ou en Grande-Bretagne. Mais nous voulons nous, des trains ici même.

[*Text*]

And that brings me to ask you about your reaction to the indictment, which I termed it, of *W5*, when they were very hard on your corporation. When I watched that program I felt very badly for Mr. Roberts. I said there is a fine railroad man, Mr. Railroad himself, being nailed to the wall.

This was a situation where you could not say, well, we are being misquoted. They interviewed Americans—and I want to underline that importance as well. We are advertising through your corporation to Canadians and to Americans. A lot of Americans use the passenger service, as you know better than I.

What are we doing here? We know that there are problems. We were told it was going to take time. We have union problems at Bombardier and La Pocatière, where you cannot get the equipment. There are continuous clogs and logs seemingly put in the wheels of progress for you and your corporation. In the meantime we are all waiting, Canadians are waiting. Now, while this is going on we are advertising: come down to the station, get on the train, and we will deliver you. We have all had experiences in the Montreal to Ottawa run and the run into the Maritimes where there have been delays and difficulties because of equipment problems or other reasons. You do not mind that once in a while but, if it is a constant harassment, that is different. With all this money that goes into advertising, when we tell Canadian people and Americans and others who would use the system, come on down, we are ready to handle you, and then we see what was portrayed on that program "W5", where trains did not show up, the attitude, the slowness, sometimes a day late—what was behind all this? And just why are we in this situation today?

Mr. Roberts: I am glad you brought up *W5*, Mr. Harquail, and I would like to respond to that. And this is the way we believe the program about VIA was developed.

After speaking to Sam Bligh, a promoter, who was trying to promote what he calls a show train tour across Canada, *W5* apparently decided to do one of their shows depicting Mr. Bligh as a young struggling entrepreneur being frustrated by VIA, an insensible bureaucratic organization. W5 then made two transcontinental trips to get enough appropriate film to do an 11-minute program.

• 1655

Mr. Harquail: To do you in.

Mr. Roberts: They were all set except that they needed some appropriate comment from me. So they came and interviewed me for two hours and fifteen minutes in my office in Montreal and out of all that film they found 46 seconds that they could cut and splice to finish the 11-minute crucifixion of VIA.

As I have said in a letter to Mr. Chercover, the President of CTV, W5 has done a massive disservice both to the cause of objective journalism and to the future of passenger train services in Canada. I shall be glad to make copies of my letter to Mr. Chercover available to any member of the Committee.

[*Translation*]

Vous vous souviendrez de l'émission *W-5* qui a été particulièrement dure à l'égard de votre société. J'ai vu cette émission et elle m'a fait beaucoup de peine à cause de M. Roberts. Je voyais qu'on essayait de vous accuser.

Mais là vous ne pouviez pas vous défendre en disant qu'on avait mal rapporté vos propos. On a interviewé des Américains, ce qui est un détail intéressant, car, par le biais de votre société, nous faisons de la publicité auprès des Canadiens et des Américains. Beaucoup d'Américains utilisent le service-voyageurs, comme vous le savez beaucoup mieux que moi.

Nous savons qu'il existe des problèmes et que faisons-nous? On nous a dit qu'il faudrait du temps pour les régler car il existe un conflit syndical à Bombardier et à La Pocatière, ce qui empêche la livraison de l'équipement. Il semble qu'il y ait toujours quelque chose ou quelqu'un pour mettre des bâtons dans les roues de la société. Entre-temps, les Canadiens s'impatientent. Entre-temps, nous faisons de la publicité: empruntez le train et laissez-nous le soin de vous conduire. Nous connaissons tous le parcours Montréal-Ottawa, et celui des Maritimes, où il y a eu des retards et des difficultés à cause de l'équipement, pour d'autres raisons. Une fois de temps en temps, cela va, mais si c'est de tous les instants, cela devient du harcellement. Nous dépensons des sommes considérables pour la publicité, car nous voulons que les Canadiens et les Américains et les autres nations sachent qu'ils sont les bienvenus, que nous sommes prêts à les conduire, mais quand ils voient une émission comme *W-5*, où on rapporte un incident où le train n'est pas venu, lorsqu'on parle d'attitudes et de lenteur, un jour parfois, on se demande pourquoi nous sommes dans de tels draps aujourd'hui.

M. Roberts: Je suis content que vous ayez soulevé la question de *W-5*, monsieur Harquail. Je voudrais vous répondre en vous disant comment, à mon avis, le programme de VIA est survenu.

Après avoir parlé à Sam Bligh, un promoteur qui essayait de faire de la publicité pour ce qu'il a appelé un voyage en train-exposition, à travers le Canada, les responsables de l'émission *W-5* ont apparemment décidé de faire une émission dont un personnage remplirait le rôle de M. Bligh. Il s'agirait de montrer comment un jeune entrepreneur dynamique est en but à des vexations à cause de l'énorme organisation bureaucratique que représente VIA. L'équipe de *W-5* a parcouru le continent pour tourner un film qu'elle a réduit à une émission de 11 minutes.

M. Harquail: C'était pour vous avoir.

M. Roberts: Il leur manquait cependant des remarques de ma part. On m'a donc interviewé pendant deux heures et quinze minutes à mon bureau à Montréal et de toute l'entrevue, on a retenu 46 secondes qu'on a ajouté au film de 11 minutes, la condamnation de VIA.

Dans la lettre que j'ai envoyée à M. Charcover, président de la chaîne CTV, cette émission de *W-5* a rendu un fort mauvais service à la cause de l'objectivité journalistique et à des services de train de voyageurs au Canada. Si les membres du

[*Texte*]

Mr. Harquail: Mr. Chairman, just a short further question.

The Chairman: A very short one, Mr. Harquail.

Mr. Harquail: Then you would refute that there is any misrepresentation to the Canadian public that they can go down and be on clean, first-class equipment and be treated to a first-class rail passenger service. And just on that, how do you tell, how do you describe to this Committee today your position today vis-à-vis CN versus VIA and your role as President and the support that you are receiving from Dr. Bandeen and his officials where they are doing 90 per cent of the freight and giving you over the passenger? What kind of support are they giving you after having given you the blessing and given you the appointment in the job?

The Chairman: On a scale of one to ten.

Mr. Harquail: What is the relationship in that report that you need to be successful in running a first-class rail passenger service in Canada?

Mr. Roberts: Number one, we took over the rail passenger services in Canada on April 1 this year. We did western transcontinental in October last year, but all rail passenger services on April 1 this year.

I truly believe that in this last period, last year, year and a half, we have a better rail passenger service in Canada than we had previously. It is going to continue to improve. We have been neglecting rail passenger services for 20 years. What we are doing now is we are improving that service and we are getting better at it.

Secondly, in terms of your other question with respect to our relationship with Canadian National and Canadian Pacific, both Canadian National and Canadian Pacific are commercial enterprises and naturally when we go to negotiate with Canadian National and Canadian Pacific there are differences in the costs.

Mr. Harquail: But in terms of stations and facilities and roadbeds, they cannot leave you hanging there without the proper facilities to run a first-class service.

Mr. Roberts: I know. What we are doing now—until we can take over the stations and as I said before, that is one of our road-blocks in the way that we have to get rid of. We have a difficulty in the acquisition of stations generally, but we do not have a difficulty with respect to changes that are required in the roadbed to implement some of the CTC plans that have been issued over the last year.

The Chairman: Mr. McLean, followed by Mr. Dion.

Mr. McLean: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Roberts, I have been encouraged by your direction and the sense of determination to see rail travel in Canada as a part of an integrated transport plan. The Minister was before us a few days ago. He indicated he was open to seeing particularly transcontinental rail service rationalized in terms

[*Traduction*]

comité veulent un exemplaire de la lettre que j'ai envoyée à M. Charcover, je me ferai un plaisir de le leur fournir.

M. Harquail: Monsieur le président, encore une brève question.

Le président: Une très courte question, monsieur Harquail.

M. Harquail: Vous maintenez donc qu'il n'y a pas de fausse représentation auprès du public canadien, qui peut très bien emprunter le train sûr de pouvoir compter sur un équipement et un service de première classe. Comment décririez-vous la position de VIA par rapport au CN? Comment décririez-vous votre rôle de président? Quel appui recevez-vous de M. Bandeen et de ses collaborateurs, qui s'occupent de 90 p. 100 du transport des marchandises et vous laissent le soin de transporter les voyageurs? Le CN a approuvé la création de VIA; quel appui recevez-vous du CN?

Le président: Sur une échelle de 0 à 10.

M. Harquail: En quoi cela se rattache-t-il à votre obligation de réussir à obtenir un service ferroviaire de voyageurs au Canada qui soit de première classe?

M. Roberts: D'abord, c'est le 1er avril dernier que nous avons assumé la responsabilité des services ferroviaires de voyageurs. Le transfert du Transcontinental de l'Ouest a été effectué en octobre de l'année dernière mais tous les services ferroviaires de voyageurs ont été intégrés le 1er avril dernier.

Je suis convaincu que le service que nous offrons depuis 12 ou 18 mois est meilleur qu'auparavant. Nous continuerons de l'améliorer car il a été négligé pendant 20 ans.

Ensuite, au sujet des rapports entre VIA et le Canadien national et le Canadien pacifique, je vous répondrai qu'il s'agit d'entreprises commerciales et, naturellement, lors de nos négociations avec ces sociétés, nous constatons des différences de coût.

M. Harquail: Je songeais ici aux gares, aux installations, aux plates-formes car on ne peut certainement pas vous demander d'offrir un service de première classe sans vous donner les installations nécessaires.

M. Roberts: Je sais. Nous attendons le moment où nous pourrons prendre en main les gares car de ce côté-là, il y a un écueil qu'il nous faut écarter. C'est l'acquisition des gares qui nous cause des ennuis, mais nous n'avons pas de mal à effectuer les modifications nécessaires aux plates-formes pour répondre à l'ordonnance de la Commission canadienne des transports émise l'an dernier.

Le président: Ce sera à M. McLean, et ensuite à M. Dion.

M. McLean: Merci monsieur le président.

Monsieur Roberts, je me félicite de constater que vous avez pris les choses en main et que vous êtes déterminé à faire du transport ferroviaire au Canada partie intégrante d'un grand plan de transport. Le ministre a témoigné ici il y a quelques jours. Il a dit que la rationalisation du service ferroviaire

[*Text*]

of other objectives as well as normal city-to-city transport, but in terms of our total tourist strategy and in terms of educational travel, and in terms again of a vehicle or a symbol of national unity. He indicated that at least he was open to that sort of rationalization.

• 1700

In reading your report, I was interested in page 4, the first paragraph, in which you speak about regional advisory councils. I would appreciate knowing, in the Kitchener-Waterloo area, my riding of Waterloo, about that council: who is on it, what input—I was an alderman there for a number of years before election to this new riding. I was not aware of that vehicle. I wonder if you could say a word about it. Then I would like to say a little about my perceptions of VIA Rail from where I sit.

Mr. Roberts: Well, Mr. McLean, we decided very early on in the game that if we were going to run a proper rail passenger service, there had to be community inputs into VIA. So we set up four regions, one in Winnipeg, one in Toronto, one in Montreal, and one in Moncton; and each regional VP has now become the chairman of an advisory council made up of approximately 15 people who represent provincial governments, various interests within the community—labour, government, business, consumer groups, and that type of thing.

Your specific question on Kitchener-Waterloo—Gus Campbell should have what representation we have on the council from that particular area.

The Chairman: Mr. Campbell, I wonder if you could come forward to one of the chairs: Mr. Angus Campbell, Vice-President, VIA Ontario.

Mr. Angus Campbell (Vice-President, VIA Ontario): Yes, Mr. Roberts, we have a Matt Dorsman from Waterloo who is the director of development, I believe, for the City of Waterloo, as a member of our advisory council.

Mr. McLean: He is an employee of the City of Waterloo, is he?

Mr. A. Campbell: I would say, yes.

Mr. McLean: Thank you very much.

I would like to react to your comments about the importance of priority. As I understand what you are saying, passenger trains do not have priority over those carrying freight.

Mr. Roberts: Not in all cases, Mr. MacLean.

Mr. McLean: My experience in the trip Toronto to Kitchener is that twice we have arrived on time a few hundred feet from the station. In One case we were locked in the train for 40 minutes while the goods train came. People were climbing out into the snow. At that particular point all the advertising which had been going on to travel with VIA Rail went out the window. It is bad enough to be stuck in Georgetown or somewhere like that, but if you are going to be stuck there . . .

I want to respond to your comment about passenger travel. Watching as I do, day by day, what happens on the 401

[*Translation*]

transcontinental tiendrait compte non seulement de la liaison entre les villes, mais d'autres objectifs comme une stratégie d'ensemble pour le tourisme, les voyages éducatifs et aussi, l'unité nationale. Il a dit qu'il était prêt à envisager ce genre de rationalisation.

En parcourant votre rapport, j'ai noté, à la page 4, deuxième paragraphe, que vous parlez de conseils consultatifs régionaux. Je voudrais en savoir davantage sur le conseil établi pour la région de Kitchener-Waterloo, dans ma circonscription de Waterloo; qui en fait partie, quel est l'apport . . . j'ai été échevin pendant quelque temps avant d'être élu dans cette nouvelle circonscription. J'ignorais qu'il existait un tel mécanisme. Je me demande si vous pouvez me donner plus de détails. Ensuite, je vous dirai comment je vois VIA Rail dans le contexte où je suis.

M. Roberts: Monsieur McLean, nous avons décidé dès le départ que, pour avoir un service voyageur vraiment adéquat, il nous fallait la participation des localités que nous desservions. Nous avons donc établi 4 régions. Winnipeg, Toronto, Montréal et Moncton; chaque vice-président régional agit à titre de président du conseil consultatif, composé d'environ 15 personnes représentant le gouvernement provincial et les divers groupes d'intérêt dans la localité, les syndicats, le gouvernement, les hommes d'affaires, les consommateurs et d'autres.

En ce qui concerne le conseil de Kitchener-Waterloo, qui vous intéresse plus particulièrement, M. Gus Campbell devrait savoir qui en fait partie.

Le président: Monsieur Campbell, je vous prierais de prendre place à la table. M. Angus Campbell, vice-président, VIA Ontario.

M. Angus Campbell (vice-président, VIA Ontario): Monsieur Roberts, M. Matt Oorsman, de Waterloo, directeur de l'expansion pour la ville de Waterloo, si je ne m'abuse, fait partie du conseil consultatif.

M. McLean: Il est à l'emploi de la ville de Waterloo?

M. A. Campbell: Je pense que oui.

M. McLean: Merci.

Vous avez parlé de l'importance d'établir des priorités. Je voudrais vous dire ce que j'en pense. Si je comprends bien, les trains de voyageurs n'ont pas la priorité sur les trains de marchandises.

M. Roberts: Pas dans tous les cas, monsieur McLean.

M. McLean: Je prends le train qui fait le trajet Toronto-Kitchener. Deux fois, nous sommes arrivés à l'heure à quelques centaines de pieds de la gare. A une occasion, nous avons été immobilisé 40 minutes pendant qu'un train de voyageurs s'amenait. Les gens devaient descendre dans la neige. La publicité de VIA Rail en a été détruite. Il est déjà assez ennuyeux d'être pris à Georgetown ou en quelque endroit pareil, au moins . . .

Je voudrais ici revenir sur ce que vous avez dit à ce sujet. Je vois ce qui se passe sur la 401 entre London et Toronto, je vois

[*Texte*]

between London and Toronto, seeing it being expanded to three and on to seven lanes or whatever will come, it seems to me—and I want to encourage the direction you have been suggesting—the time has come for negotiations with the provincial government for a second line so priority can be given to passenger travel and so the business community and the travelling public generally who commute between these centres can plan and can arrive on time with some dependability. I have no complaints about the staff on the trains, nor of the running dependability, but I do have a lot of feelings about the advertising.

Now I understand and I am sympathetic to the start-up phase. But when you have in a station long line-ups—and vigorous advertising which says travel VIA Rail but never mentions a phone number, never mentions the time the trains go; just says contact your local agent—when you phone and there is no answer on the phone for long periods of time, there is not such a thing as Air Canada would have with a circular recording device which goes on every hour and which would tell you the trains are running on time as of five or six o'clock and when the next one goes and when they come. The business of this expenditure of public funds to promote rail travel seems to me to be extremely counterproductive and I think in a sense has set back what has been a very positive mood and recognition in our area that the future and the economy are suggesting as increase.

• 1705

I want also to suggest a little bit about public relations. On the matter of an advisory council, I do not know how the selection is done out of the Kitchener-Waterloo area but I do know that I would like that matter reviewed so that there is someone in touch with the community as a whole.

Take, for example, such an operation as the Sugar Bush Special, which you know nothing about, which goes from Kitchener, or did in former days, to Elmira to the annual spring sugar bush festival, starting off with four or five trains a day filled with the young people and their parents, going up to Elmira. They started off on that with $1,200 and in a six-year period boosted it to $3,000 and then in 1976 tripled it to $9,000 so that the Kiwanis Club could no longer run the 10 miles up and back, effectively again undercutting any encouragement toward train travel. The Kiwanis Club was prepared to work with the railways to make whatever accommodations were necessary.

I sit on the board of Oktoberfest Incorporated. Into that comes some of the largest influx in soutwestern Ontario. There is a lack of sleeping space, the buses flood the cities and there is no train involvement whatsoever. And when I talked to the Chamber of Commerce about this and others as to the involvement of rail travel, they indicated that they feel that it is a lost cause at the moment in terms of public perception.

I agree with the direction that you have been suggesting. I want to work with you toward public acceptance of the facilities that are there. In the short run, while you are getting things in place, I wonder if you could not make use of

[*Traduction*]

qu'on est en train de l'élargir à 7 voies ou encore davantage, il me semble, je le dis pour appuyer l'orientation que vous semblez prendre, que le moment est venu d'entrer en négociation avec le gouvernement provincial en vue de la construction d'une deuxième voie de façon à ce que la priorité puisse être accordée aux trains de voyageurs, de façon à ce que les hommes d'affaires et le grand public qui utilisent le train pour voyager entre ces centres établir leurs programmes avec un degré de certitude raisonnable. Je ne me plains ni du personnel qui travaille à bord des trains, ni de la viabilité des trains eux-mêmes, mais j'ai des idées très arrêtes au sujet de la publicité.

Je comprends les problèmes qui peuvent survenir dans la phase initiale. Je n'accepte pas, cependant, les longues queus dans les stations, la publicité énergique qui préconise l'utilisation des trains de VIA Rail, mais qui ne mentionne jamais de numéro de téléphone, qui ne mentionne jamais d'horaires. On dit simplement de consulter le représentant local. Lorsqu'on téléphone, on a du mal à avoir une réponse. Il faut attendre des heures. On pourrait faire comme Air Canada, utiliser des messages enregistrés indiquant l'horaire des trains, si le train de 17 h 00 ou 18 h 00 est en temps et le reste. L'idée d'utiliser les fonds publics pour encourager les gens à voyager en train me semble avoir des effets contraires, et doit détruire ce climat qui faisait que dans ma région, du moins, on admettait que c'était la solution de l'avenir, la solution la plus économique.

Je voudrais parler également des relations extérieures. En ce qui concerne les conseils consultatifs, j'ignore comment on a procédé au choix dans la région de Kitchener-Waterloo, mais je sais qu'il doit être réexaminé. Il faut quelqu'un qui puisse être en rapport avec la communauté d'une façon générale.

Je vous donne l'exemple du *Sugar Bush Special*, dont vous devez tout ignorer, et qui relie, ou du moins reliait jadis Kitchener à Elmira tous les ans pendant le festival des sucres. Au début il y avait 4 ou 5 trains, remplis de jeunes, accompagnés de leurs parents, qui se rendaient à Elmira. L'entreprise coûtait au début $1,200. En six ans, elle est passé à $3,000 et en 1976, elle a triplé à $9,000. Le Club Kiwanis n'a plus été en mesure de payer pour ce trajet de 10 milles aller et retour. Cela n'a pas contribué à promouvoir les voyages en train. Pourtant, le club Kiwanis était prêt à s'entendre avec les compagnies de chemins de fer.

Je fais partie du Conseil d'administration d'*Oktoberfest Incorporated*. Cet événement attire le plus grand nombre de visiteurs dans le sud-ouest de l'Ontario. Les hôtels sont remplis, les autobus envahissent les villes, mais les trains ne font rien. J'en ai parlé aux gens de la Chambre de commerce et à d'autres; ils ont indiqué que pour le moment c'était peine perdue à cause de l'image que se font les gens du train.

Je suis d'accord avec l'orientation que vous semblez vouloir prendre. Je veux bien élaborer avec vous afin que le public en vienne à accepter les services qui lui sont offerts. Entre temps, en attendant que tout soit au point, je me demande si vous

[*Text*]

information such as Air Canada has of flights, if you could not put conductors or hire young people, with many unemployed at the moment, on the trains and have the tickets given out there while you are working out station facilities and other basic information.

I really believe we are on the move toward revitalizing and I think there is a great future for VIA. I think at the moment there needs to be more grass roots interpreting of what your problems are and some listening as to some of the small things which would allow you to do what your mandate is to do.

The Chairman: That will have to be your last question.

Mr. McLean: I think that was more of an intervention, Mr. Chairman, than a question.

The Chairman: An excellent intervention, Mr. McLean.

Mr. Roberts: Mr. McLean, if I could respond to that, Mr. Chairman, we have to realize that in the passenger business we do not have any basic system in what we inherited from Canadian National and Canadian Pacific. Basic information systems, telephone systems, ticketing systems; they are all integrated systems. We have been working with Air Canada for a reservation system and an automatic ticketing system and that will come on stream in March.

I agree with you that there is one type of advertising done that had to be done. In the opinion of VIA and the advertising agency we had to tell people about VIA, VIA was now running the trains, and you do not call Canadian National or Canadian Pacific any more but you call VIA.

Now what we have to do is get down into the local advertising. It is a very difficult thing to do and it is going to have to be a decentralization of advertising really to get down to individual trains, review the methods that we use now to get information to people. We have just started the initial meetings over the last six months or so; we started with these advisory councils. It was a step, I think, in the right direction, Mr. McLean, but we have to review these things and determine just where we are going. How can we make them more effective? How can we get better participation? I think the community has to get involved in the rail passenger services; we have to get some input from the community. How best to do that?

Special trains are a real quandary to us. Right now, let us not forget that our revenue-to-expense ratio in 1979 is going to be .303. So that for every 30 cents worth of revenue there is a dollar's worth of expense. We have contracts with Transport Canada and the Minister of Transport for rail passenger services. But this does not cover special trains. So, unless it did cover special trains, VIA would be spending a dollar to get 30 cents worth of revenue, if that was the average thing.

• 1710

Mr. McLean: All I am saying is that your sugar-bush train would have been far better publicity than those ads which only brought frustration.

[*Translation*]

n'auriez pas intérêt à utiliser un service d'information comme celui d'Air Canada pour ses vols. Je me demande aussi si vous ne pourriez pas embaucher des chefs de train, des jeunes gens, il y a tellement de chômage actuellement; ils vendraient des billets à bord, en attendant que les stations soient terminées et que le système d'information soit en place.

Je pense que nous sommes sur la voie d'un renouveau et que l'avenir est intéressant pour VIA. Il faut une meilleure compréhension à la base des problèmes de VIA, mais il faut également que VIA se préoccupe des petits problèmes comme ceux que j'ai mentionnés afin de pouvoir s'acquitter adéquatement de son mandat.

Le président: Ce sera votre dernière question.

M. McLean: C'était davantage une recommandation qu'une question, monsieur le président.

Le président: Fort à propos, d'ailleurs, monsieur McLean.

M. Roberts: Permettez-moi de répondre à l'intervention de M. McLean, monsieur le président. Vous devez comprendre que pour le service voyageurs, nous n'avons pu établir de système de base puisque nous avons hérité du Canadien National, et du Pacifique Canadien. Leur système d'information, de téléphone, de distribution des billets, sont tous intégrés. Avec la collaboration d'Air Canada, nous avons essayé de mettre sur pied un système de réservation et de distribution automatique des billets. Ce système sera opérationnel en mars.

Il y a une certaine publicité qui doit être faite. VIA et son agence de publicité ont estimé que les gens devaient connaître l'existence de VIA, devaient savoir que VIA avait maintenant des trains, qu'il ne fallait plus appeler le Canadien National ou le Canadien Pacifique.

Maintenant nous devons faire de la publicité à l'échellon local. Ce sera difficile, il faudra parler des divers trains dans la publicité, il faudra revoir les méthodes employées jusqu'ici pour informer les gens. Les premières réunions des conseils consultatifs ont eu lieu au cours des six derniers mois. C'est un pas dans la bonne direction, monsieur McLean, mais il nous reste beaucoup à faire. Comment pouvons-nous améliorer tous ces éléments dont vous avez parlé? Comment pouvons-nous avoir une meilleure participation? Nous pensons que les localités doivent s'intéresser aux services voyageurs, nous pensons qu'elles doivent avoir leur mot à dire. La question c'est de savoir comment elles peuvent être amenées à le faire.

Pour ce qui est des trains spéciaux, ils nous causent bien des soucis. Le rapport recette-dépense sera de .303 en 1979, ce qui signifie que pour chaque 30 cents de recette, on dépense $1. Nous avons conclu des marchés avec Transports Canada pour les services de voyageurs, mais cela ne comprend pas les trains spéciaux. A moins d'englober les trains spéciaux, VIA dépenserait $1 pour obtenir 30 cents de revenu.

M. McLean: Tout ce que je dis, c'est que votre *Sugar Bush Special* aurait été beaucoup plus rentable du point de vue

[*Texte*]

Mr. Roberts: Now, we have to charge many more times the tariff that is in VIA's tariff for special trains.

Concerning the stop that you had to make in the snow, these are things that happen. I can think of all kinds of circumstances in which a dispatcher would have to do what he did with that train. It could have been avoidable, but the point is, was it at that particular time? Somehow or other it would have to be incumbent on the railway to ensure that that passenger train was not held up unless it was a dire emergency.

The Chairman: Thank you very much, Mr. McLean, Mr. Roberts.

Mr. Dionne.

Mr. Dionne (Northumberland-Miramichi): Thank you very much, Mr. Chairman.

I would like to begin my questioning of Mr. Roberts with a very short remark. I am impressed by Mr. Roberts' enthusiasm for rail passenger service. I hope he maintains that enthusiasm. I want to say that I am a supporter, in fact a fan, of rail travel. And if I say anything during the course of my questioning that may seem like nitpicking, I am bringing to your attention only some of the complaints that come to me and some of the things that I have seen as a passenger on VIA Rail. But I do support VIA Rail, and I want to encourage the improvement of service.

Some of the problems I, and people in my area of the country encounter, are with reservations. I was glad to hear in your statement that you are going to improve your reservation system. And I wonder if, in improving that system, you are going to give any thought to the possibility of requiring, particularly for sleeping accommodations, a deposit, which is non-refundable if the reservation is not used and not cancelled within a reasonable period of time before the train departure. In my view, your rates for sleeping accommodations are exorbitant; they are equivalent to hotel and motel rates with obviously far fewer facilities. It is a rather expensive way to sleep.

The food in general, on VIA Rail trains is good, but I have been travelling by train quite frequently over the last five years and I do not believe the menu has changed in that five years. I know VIA has not been operating that long, and I admit the difficulties in providing a varied menu on trains.

The other problem that I see very often when travelling by train is the lack of communication between the crew and the passengers. Particularly when the train is held up and you go to a station, nobody knows why it is held up. Sometimes they know how long. If you are on the train and it is held up, nobody bothers to inform you. When you travel by air, if you are on an aircraft, and there is a problem, the captain or one of the crew will come on the intercom and inform the passengers what the hold-up is. I see no reason why it should be any great secret on a train.

[*Traduction*]

publicité que ces réclames qui ne font que mécontenter les gens.

M. Roberts: Pour les trains spéciaux, nous sommes obligés d'imposer un tarif qui et plusieurs fois supérieur au tarif normal de VIA.

A propos de l'arrêt que vous avez été obligé de faire dans la neige, ce sont des choses qui arrivent. Il y a bien des circonstances ou l'aiguilleur est forcé de prendre une telle décision. On peut parfois éviter cela, mais le pouvait-on dans ce cas précis? La compagnie de chemins de fer devait s'arranger d'une façon ou d'une autre pour que ce train de voyageurs ne soit pas retenu à moins d'une urgence extrême.

Le président: Merci beaucoup, monsieur McLean et monsieur Roberts.

Monsieur Dionne.

M. Dionne (Northumberland-Miramichi): Merci beaucoup, monsieur le président.

Pour commencer, je voudrais faire une brève remarque. Je suis frappé de l'enthousiasme que manifeste M. Roberts à l'égard des services voyageurs de chemins de fer. J'espère que cet enthousiasme durera. J'aime moi-même, en fait je préfère, voyager par train. Si tout à l'heure en posant mes questions j'ai l'air de chercher la petite bête, ce sera simplement pour porter à votre attention certaines plaintes que j'ai entendues et certaines lacunes que j'ai observées moi-même comme client de VIA Rail. Mais j'appuie VIA Rail et je veux contribuer à améliorer son service.

L'un des problèmes dans ma région, c'est celui des réservations. Je suis heureux d'entendre que vous allez améliorer le système des réservations. Avez-vous songé à la possibilité d'exiger un dépôt, surtout pour les couchettes, dépôt qui ne serait pas remboursé si la réservation n'était pas annulée dans un délai raisonnable avant le départ. A mon avis, le prix de vos couchettes est exorbitant; il équivaut à celui d'une chambre d'hôtel ou de motel alors que le confort est de loin inférieur. C'est une nuit qui coûte assez cher.

En général, les repas servis sur les trains de VIA Rail sont assez bons, mais depuis cinq ans, j'ai voyagé assez souvent par train et je crois que le menu n'a pas changé pendant toute cette période. Je sais que VIA n'existe pas depuis cinq ans, et qu'il est difficile de varier le menu sur les trains.

L'autre problème que j'observe lorsque je voyage par train c'est l'absence de communications entre le personnel et les voyageurs. Par exemple, lorsque le train s'arrête, personne ne sait pourquoi. On sait pourtant dans certains cas combien de temps l'arrêt va durer, mais personne ne se donne la peine de le dire aux voyageurs. En avion, s'il y a une difficulté, le capitaine ou un member de l'équipage explique ce qui se passe aux passagers. Je ne vois pas pourquoi cela devrait être gardé secret dans les trains.

[*Text*]

• 1715

I want to bring this one to your attention, and I hope it is not one that is going to make headlines. Have you heard any reports of trains—specifically I believe it was a train in Montreal that was held up for an hour because VIA had difficulty finding a replacement coach for one that was already on the train an discovered to have been full of bedbugs. Cockroaches, I guess it was, rather than bedbugs. All right, so much for the nit-picking.

Mr. Peters: I thought you said they were cockroaches.

Mr. Dionne (Northumberland-Miramichi): To get back to passenger service from eastern Canada to Montreal and beyond, there is a serious problem, I submit to you, in scheduling. It used to be possible to get into Montreal coming from eastern Canada at 8.00 a.m. or at 8.30 a.m., I guess it was, and leave Montreal for Ottawa at 9.00 a.m. I arrived one day in Montreal and the fellow said that nine o'clock train, there she was, gone. No more train anymore. Why was that train taken off?

I could not get booked onto the *Canadian* which leaves at 10.15 a.m. I had to take my chances. I was lucky I got on it, but I could not get a reservation on it because VIA considers that if you have to change trains you are not a through passenger. I do not think that is a very fair way of dealing with the travelling public. Therefore, if the *Canadian* had been booked full I would have had to wait in Montreal until 11.05 a.m., I believe it is, which means I would have had almost three hours' wait and that is quite a long time to build up hostility against VIA Rail.

The other point I want to bring up, and then I will give you a chance, I do not have any serious objections to the fact that one of the trains travelling through northeastern New Brunswick has been taken off and diverted to provide rail passenger service to the other side of the province of New Brunswick. I do not object to that as long as we still get good rail passenger service, and I believe that the rail passenger service from Halifax to Montreal is increasing quite remarkably.

Is there no way that VIA can design a system, a route, whereby that train will in fact service New Brunswick? It is absolutely ridiculous in my view to haul passengers from Edmundston away from Montreal down to Saint John in order to get to Montreal. Nobody from Edmundston, it seems to me, is going to bother using that mode of transportation if that is what they have to go through.

Is there no way that you can have a train serving the Saint John River valley even if it connects with the ocean at Rivière-du-Loup or some such means as that to get passengers directly to Montreal, particularly from the Upper Saint John River valley area of New Brunswick, let us say from Woodstock up? It seems to me a little ridiculous. In fact, it seems a whole lot ridiculous to travel backwards to get forwards. We are not talking about a few minutes. We are talking about hours and that, sir, in my opinion, is going to hurt VIA Rail, particularly on the western side of the province of new Brunswick.

I would be anxious to hear your comments.

[*Translation*]

Il y a un cas que je veux vous signaler, mais j'espère qu'il ne fera pas là une en-tête des journaux. Avez-vous entendu dire qu'un train aurait été retenu une heure à Montréal parce que VIA avait du mal à trouver une voiture pour remplacer l'une des voitures du train où on avait découvert des punaises, non, je crois que c'étaient des cafards. Moi, j'ai fini de chercher la petite bête.

M. Peters: J'avais cru vous entendre parler de cafards.

M. Dionne (Northumberland-Miramichi): Pour en revenir au service voyageur, qui relie l'est du Canada à Montréal et aux autres régions du pays, il y a un grave problème d'horaire. Avant, on pouvait arriver à Montréal à 8 ou 8 h. 30 et repartir pour Ottawa à 9 heures. Un beau jour, à Montréal, on m'a dit que le train de 9 heures n'existait plus. Pourquoi l'a-t-on supprimé?

Je n'ai pas pu obtenir confirmation de réservations par le *Canadian* qui part à 10 h. 15. Je l'ai attendu et j'ai eu la chance d'avoir une place. Mais je n'ai pas pu obtenir de réservations parce que VIA considère que les voyageurs qui prennent des correspondances n'ont pas la priorité. Je ne crois pas que ce soit très juste envers la clientèle. Par conséquent, si le *Canadian* avait été plein, j'aurais dû attendre à Montréal jusqu'à 11 h. 05, c'est-à-dire près de trois heures, assez pour regretter d'avoir fait confiance à VIA rail.

Ma prochaine observation n'est pas une critique. Je n'ai rien contre le fait qu'on ait supprimé l'une des lignes qui desservait le nord-est du Nouveau-Brunswick pour offrir un service voyageur à l'autre partie de la province. Je n'ai rien contre cela, pourvu que nous constinuions d'avoir un bon service voyageur, comme celui qui relie Halifax et Montréal et qui est de plus en plus utilisé.

N'y aurait-il pas moyen de modifier l'itinéraire de ce train pour qu'il desserve le Nouveau-Brunswick? Il est absolument ridicule, à mon avis, de faire passer les voyageurs qui partent d'Edmundston par Saint-Jean pour se rendre à Montréal. Personne à Edmundston ne se donnera la peine d'utiliser ce mode de transport, si c'est l'itinéraire.

N'y a-t-il pas moyen de desservir la vallée de la rivière Saint-Jean même s'il faut passer le fleuve à Rivière-du-loup pour amener les voyageurs directement à Montréal, surtout ceux de la haute vallée de la rivière Saint-Jean, à partir de Woodstock? Cela me semble un peu bizarre, en fait, cela semble ridicule de reculer pour avancer. Et encore, ce n'est pas pour quelques minutes, mais pour des heures. A mon avis, VIA rail va en sonffir, surtout du côté ouest de la province du Nouveau-Brunswick.

J'aimerais bien savoir ce que vous en pensez?

[*Texte*]

Mr. Roberts: Well, Mr. Dionne, in terms of bed bugs, I have not heard of it and I am sure that if we had had a car with bedbugs out of Montreal, I would have heard about it. But you look at it—has anybody heard about any bedbugs? I think maybe you were searching for some headlines.

Mr. Dionne (Northumberland-Miramichi): No, I am not.

The Chairman: That shows you, Mr. Roberts, the difference between you and Mr. Turner. The boys tell him; they do not tell you.

Mr. Turner: Right on.

The Chairman: I do not blame them either.

Mr. Dionne (Northumberland-Miramichi): If I were searching for headlines, Mr. Roberts, I would have been able to prove it, and I cannot.

Mr. Roberts: In all seriousness, Mr. Dionne, in terms of our reservations system, you know that we will have it in March. We are doing our utmost in the meanwhile, but it is a heck of a job, I can tell you.

In terms of retaining the deposit by VIA, the law will not permit it now.

• 1720

Mr. Dionne (Northumberland-Miramichi): Then the law should be changed.

Mr. Roberts: We cannot retain unless . . . you know, if we have not provided the service, then we must refund. That is part of the law right now.

In terms of sleeping car rates being too high, I think our marketing people would have to disagree with that because we cannot meet the demand in the summer months, nor on weekends, and many times during the year.

Mr. Dionne (Northumberland-Miramichi): What choice is there though?

Mr. Roberts: I beg your pardon.

Mr. Dionne (Northumberland-Miramichi): What choice is there if you are going to sleep and travel by train, you have to damn well pay the price you charge?

Mr. Roberts: No, we have, you know, Club 52 and there are alternatives.

Mr. Dionne (Northumberland-Miramichi): If you want to sleep sitting up, yes.

Mr. Roberts: No, there are alternative methods. Sleeping cars are extremely expensive; that is all, and part of our mandate is to improve and reduce the cost of rail passenger service in Canada to the public.

Lack of communication, I was a pilot in the Second World War and there is no doubt that when you have a microphone at your beck and call and something happens, you can tell people that are in the aircraft immediately what has happened. We suffer from lack of development and investment in rail passenger services on that count as well because most of our trains have no communication system.

[*Traduction*]

M. Roberts: Eh bien, monsieur Dionne, pour ce qui est des punaises, je n'en ai pas entendu parler et je suis sûr que si nous avions des punaises dans un wagon à Montréal, je l'aurais su. Mais attendez, quelqu'un en a-t-il entendu parler? Peut-être cherchez vous la sensation.

M. Dionne (Northumberland-Miramichi): Non, pas du tout.

Le président: Vous voyez, monsieur Roberts, la différence entre M. Turner et vous: on lui dit ces choses-là et on ne vous les dit pas à vous.

M. Turner: Très juste.

Le président: Je comprends très bien cela.

M. Dionne (Northumberland-Miramichi): Si j'étais en quête de sensation, monsieur Roberts, j'aurais apporté des preuves, et je n'en ai pas.

M. Roberts: Pour parler de choses sérieuses, monsieur Dionne, vous savez que notre système de réservations sera en vigueur en mars. D'ici là, nous y travaillons jour et nuit, mais ce n'est pas une tâche facile.

Quant à exiger des dépôts, la loi ne le permet pas.

M. Dionne (Northumberland-Miramichi): Alors, il faudrait modifier la loi.

M. Roberts: Nous ne pouvons pas retenir un dépôt à moins . . . Vous savez, si nous n'offrons pas le service, alors nous devons rembourser. Actuellement c'est ce que dit la loi.

Au sujet des tarifs trop élevés des wagons-lits, je pense que nos responsables du marketing seraient en désaccord parce que nous ne pouvons pas répondre à la demande au cours des mois d'été, ni en fin de semaine, et à plusieurs occasions durant l'année.

M. Dionne (Northumberland-Miramichi): Alors quel choix y a-t-il?

M. Roberts: Qu'est-ce que vous dites?

M. Dionne (Northumberland-Miramichi): Quelle autre possibilité y a-t-il si vous voyagez et dormez dans le train, vous devez payer le prix demandé?

M. Roberts: Non, vous savez que nous avons le Club 52 et il y a d'autres possibilités.

M. Dionne (Northumberland-Miramichi): En effet, vous pouver dormir assis.

M. Roberts: Non, il y a d'autres méthodes. Les wagons-lits sont extrêmement dispendieux et c'est tout; et une partie de notre mandat est d'améliorer le service ferroviaire voyageurs et d'en réduire le coût pour le public canadien.

Il y a le manque de communication, j'étais pilote au cours de la Deuxième grande guerre, il n'y a aucun doute que lorsque vous avez un microphone attaché à votre cou, si quelque chose se produit, vous pouvez immédiatement informer les gens qui sont dans l'appareil de ce qui arrive. Le chemin de fer souffre également d'un manque de développement et d'investissement dans son service voyageurs, et la plupart de nos trains n'ont pas de système de communication.

[*Text*]

Mr. Dionne (Northumberland-Miramichi): Oh, but the employees can talk.

Mr. Roberts: They can talk if you end up with a 15-car train and you have customers in all those cars. When you have a crew that has to go from car to car to relate to the passengers what is happening, it becomes a very difficult chore, especially due to the fact that usually when those things happen the crew is busy. So what we really need is a communication system on trains. The new equipment has communication systems. We expect that the cars that we are going to have in the longer term will be provided with communication systems.

The other thing is that we need some training for our people and we are building those training programs now. As a matter of fact there are some people that have already been under the training program. We are trying to perfect the training programs and put all of our people through it. Mr. Dionne, I can assure you of this, it is a matter of time, all our people will be professionals in the rail passenger business.

An hon. Member: Hear, hear.

Mr. Dionne (Northumberland-Miramichi): That is good.

Mr. Roberts: The other one is the services to the Atlantic Provinces. As you know, the services that we implemented on October 28 were as a result of a Canadian Transport Commission final plan. The Canadian Transport Commission arrived at that final plan as a result of hearings that were held throughout the Atlantic Provinces. Now, Via must implement that final plan, and we did on October 28. Now what we have to do is to look to see if there are any weaknesses in the plan; how many people are being discommoded as a result of some of the changes that have been made? We will be expected to do the necessary marketing, the necessary surveys, the necessary analysis, take the complaints that we receive and presumably the complaints the CTC will receive. We will have to go to the Canadian Transport Commission if there are weaknesses in the existing system and ask for changes. The general public can also do that. So this is what we will be doing.

In terms of Edmundston and the fact that people would have to go to Saint John before coming to Montreal, presumably if there are enough people involved and enough demand for that type of a service, an improved service, then those things are going to have to be taken into consideration.

• 1725

The Chairman: Thank you, Mr. Dionne, and Mr. Roberts.

Mr. Dionne (Northumberland-Miramichi): Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Deniger.

Mr. Deniger: Mr. Roberts, in your opening statement that was filed and put on the record, you say at page 2 that you are currently experiencing passenger volume increases in excess of 5 per cent, and indeed 30 per cent in 1976. Then on page 6 of your statement, you say that:

[*Translation*]

M. Dionne (Northumberland-Miramichi): Non, mais les employés peuvent communiquer.

M. Roberts: Ils peuvent le faire si vous avez un train de 15 wagons et qu'ils sont tous occupés. Mais c'est très difficile lorsque le personnel doit parcourir tous les wagons pour informer les passagers de ce qui se passe, surtout qu'habituellement, dans ces cas-là le personnel est occupé ailleurs. Alors, ce dont nous avons vraiment besoin sur les trains c'est un système de communication. Le nouveau matériel comprend un système de communication. Nous espérons que les wagons que nous aurons à l'avenir seront munis d'un système de communication.

Un autre aspect c'est la formation, nos gens en ont besoin et nous élaborons actuellement des stages. En fait, certaines personnes ont déjà suivi un stage de formation. Nous essayons de perfectionner les stages de formation afin d'en faire bénéficier tous nos gens. Monsieur Dionne, je peux vous le garantir, ce n'est qu'une question de temps et tout notre personnel du service voyageurs sera bientôt constitué de professionnels.

Une voix: Bravo, bravo!

M. Dionne (Northumberland-Miramichi): C'est une bonne nouvelle.

M. Roberts: Il y a aussi les services des provinces Atlantiques. Comme vous le savez, les services que nous avons implantés le 28 octobre découlaient du plan final de la Commission canadienne des transports. Ce plan de la Commission est le résultat des audiences qu'elle a tenues partout dans les provinces Atlantiques. VIA doit maintenant appliquer ce plan final et c'est ce que nous avons fait le 28 octobre. Maintenant, nous devons voir si ce plan comporte des faiblesses, combien de personnes sont incommodées suite aux changements apportés. On s'attend à ce que nous effectuions la commercialisation nécessaire, les enquêtes nécessaires, les analyses nécessaires, à ce que nous nous occupions des plaintes que nous recevons et probablement aussi de celles que la CCT recevra. Si le système comporte des lacunes, nous devrons en aviser la Commission canadienne des transports et demander des changements. Le public est également libre de le faire. Alors, c'est ce que nous ferons.

Pour ce qui est des gens d'Edmundston qui doivent se rendre à Saint-Jean pour venir à Montréal, je présume que s'il y a suffisamment de personnes intéressées et que la demande est assez forte pour un service amélioré, alors, nous en tiendrons compte.

Le président: Merci, monsieur Dionne et M. Roberts.

M. Dionne (Northumberland-Miramichi): Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur Deniger.

M. Deniger: Monsieur Roberts, dans votre déclaration d'ouverture consignée au compte rendu, vous dites à la page 2 que vous assistez actuellement à une augmentation du volume de voyageurs de plus de 5 p. 100 et même de 30 p. 100 en 1976. Ensuite à la page 6 de votre déclaration, vous dites:

[*Texte*]

As a result of the transportation facilities we now have in place about 90 per cent of all our intercity trips in Canada are made by the private automobile.

So, basically, despite the fact that you have increased your ridership, from the figures that I remember, I do not see any lessening of the private automobile as the main transportation carrier in Canada, and I was wondering if you have indeed done, since you have taken over, any market study and found out from your ridership where they are coming from. Are they leaving their cars or are they leaving the bus or are they leaving the plane? I am talking basically of the corridor, of course.

Mr. Roberts: What I also said was that in certain corridors like Montreal-Totonto, our percentage of the market is probably 15 to 20 per cent.

As a matter of fact, if you take the whole of Canada and you look at just the corridors where rail is located and providing services, it is probably in the order of 15 to 20 per cent of the market. All I am saying is that we are increasing our ridership generally across Canada, and from 1976, 1977, to date, we have about a 30 per cent increase across Canada. There are some markets that are higher than that. There are markets that are below the average.

Mr. Deniger: But what my interest is, where are they coming from? Are they leaving their cars or are they leaving the bus or are they leaving the plane?

Mr. Roberts: From the market surveys that we have made, and these have been between Montreal and Toronto, they are leaving their automobiles. As a matter of fact, the majority of them are leaving their automobiles. The odd one, a much fewer number, are leaving air and there is the odd one who is leaving bus.

Mr. Deniger: Your tariff structure—do you think that it should be the same across the country or do you think that your tariff structure within the corridor should tend more and more to recover costs?

Mr. Roberts: Our tariff structure is the same across the country. It is on a mileage-bought basis and there is no discrimination from one end of the country to the other. Whether that will apply in the longer term is a very logical question.

Mr. Deniger: Recently you spoke here at the Chateau Laurier in front of the Science Council of Canada to different people in the transportation business, and one of the statements that you made—and I wish I had it in front of me—is that where there is a different degree of service in terms of quality, maybe even in more general terms, the tariff should be different. Is that an accurate statement?

Mr. Roberts: What I said before the Transportation Committee of the Science Council was that a well operated passenger train was more attractive than a well operated bus service and therefore should demand a higher tariff. That is what I said. And in the longer term, if we are going to develop real corridors that are going to be much more attractive than the

[*Traduction*]

Par suite des installations routières dont nous avons doté notre pays, environ 90 p. 100 de tous les voyages interurbains se font en automobiles particulières.

Donc, fondamentalement, en dépit du fait que vous avez augmenté le nombre de voyageurs par train, d'après ces chiffres, je ne constate aucune diminution de l'utilisation de l'automobile particulière comme principal moyen de transport au pays, depuis que vous êtes là, est-ce que vous avez fait une étude de marché afin de voir d'où venaient vos clients. Vous arrivent-ils après avoir abandonné l'automobile, l'autobus ou l'avion? Évidemment, je parle surtout du corridor.

M. Roberts: J'ai également dit que dans certains corridors comme Montréal-Toronto, notre pourcentage du marché est de 15 à 20 p. 100.

En fait, si vous tenez compte de l'ensemble du pays en ne relevant que les corridors équipés d'un chemin de fer, notre part du marché est d'environ 15 à 20 p. 100. Tout ce que je dis, c'est que de façon générale au pays nous avons connu une augmentation du nombre de voyageurs de 1976 à 1977 et qu'aujourd'hui nous assistons à une augmentation d'environ 30 p. 100 partout au pays. Pour certaines lignes l'augmentation est plus élevée que dans d'autres. Les lignes sont en-dessous de la moyenne.

M. Deniger: Mais d'où arrivent-ils? Ont-ils quitté l'automobile, l'autobus ou l'avion?

M. Roberts: Selon les études de marché que nous avons effectuées à Montréal et à Toronto, ils abandonnent l'automobile. En fait, la majorité abandonne l'automobile. Quelques-uns, moins nombreux, quittent l'avion et dans des cas assez isolés l'autobus.

M. Deniger: Pensez-vous que votre structure tarifaire devrait être la même partout au pays ou croyez-vous qu'elle devrait viser de plus en plus à recouvrer les coûts à l'intérieur des corridors?

M. Roberts: Notre structure tarifaire est la même partout au pays. Elle est basée sur la distance parcourue et il n'y a aucune discriminition d'un bout à l'autre du pays. Il est très logique de se demander si cela va s'appliquer à long terme.

M. Deniger: Récemment, au Château Laurier, lors d'une réunion du Conseil des Sciences du Canada vous vous êtes adressé à des représentants des divers modes de transport, je n'ai malheureusement pas votre déclaration sous la main, mais l'une des choses que vous avez dites, c'est que le service variait en qualité et que même en terme général, les tarifs devaient être différents. Est-ce bien ce que vous avez dit?

M. Roberts: Ce que j'ai déclaré devant le comité de transports du Conseil des sciences, c'est qu'un service voyageurs bien organisé était plus attrayant qu'un service d'autobus bien organisé et devait donc justifier un tarif plus élevé. Voilà ce que j'ai dit. A long terme, si nous exploitons de vrais corridors qui seront beaucoup plus intéressants pour les voyageurs que

[*Text*]

existing services, then there could be all kinds of scope for a different type of pricing.

Mr. Deniger: Earlier on, at the opening of your remarks, you mentioned costing order 6315 of the RTC. Was it 6315 or 6313?

Mr. Roberts: It was 6313.

Mr. Deniger: Thirteen.

Mr. Roberts: R6313.

Mr. Deniger: That followed, as you remember very well, a very long costing hearing. Have you made representations to the CTC to have a new costing hearing?

Mr. Roberts: There are some talks and there will be a formal application to the CTC for a revision of R6313.

Mr. Deniger: Can you explain to me why you would find it necessary to have a new costing hearing?

• 1730

Mr. Roberts: Because since R6313 was formulated, conditions have completely changed with the creation of VIA. We are not costing under the same circumstances.

Mr. Deniger: So you are still using that formula, are you, for your costing? Or is there any need for costing now? At the end of the year, when you prepare your financial statement, I have never really understood the relationship that existed between MOT, CTC and you. Could you elaborate on the relationship? Who do you take directions from, if you do take directions? Is it MOT, the Minister, the CTC?

Mr. Roberts: We have contracts with MOT and the CTC is a regulatory body; and every rail-passenger service that we operate now is being operated under a railway transport committee order. It is regulated.

The Chairman: This will be your last question, Mr. Deniger.

Mr. Deniger: Thank you, Mr. Chairman.

At the end of the year when you present your bill to MOT, do you still take into consideration the rail-costing order 6313?

Mr. Roberts: Exactly.

Mr. Deniger: Okay.

The Chairman: Thank you very much. We are down now to the second round and I would ask participants to keep it fairly tight.

I have Mr. Lumley, Mr. Darling and Mr. Harquail.

Mr. Lumley.

Mr. Lumley: Mr. Chairman, I want to refer back to the dialogue of Mr. Roberts and our colleague from London East, Mr. Turner. This is a bit delicate, Mr. Chairman, but I think it has to be said.

[*Translation*]

ce que nous avons actuellement, alors il pourrait y avoir tout une variété de prix.

M. Deniger: Au début de la séance, vous avez fait allusion au décret 63-15 sur l'établissement des prix du Comité des transports par chemins de fer. Était-ce le 63-15 ou le 63-13?

M. Roberts: C'était le 63-13.

M. Deniger: Treize.

M. Roberts: R6313.

M. Deniger: Comme vous vous en souvenez, il y a eu de longues audiences sur l'établissement des prix. Avez-vous présenté des instances à la CCT pour de nouvelles audiences à ce sujet?

M. Roberts: Il en a été question et nous présenterons une demande officielle à la CCT pour la révision du décret 6313.

M. Deniger: Pouvez-vous m'expliquer pourquoi vous pensez qu'une nouvelle audience serait nécessaire?

M. Roberts: Depuis l'adoption du R6313, les conditions ont changé du tout au tout en raison de la création du service VIA. Nous n'établissons donc plus les coûts dans des circonstances comparables.

M. Deniger: Vous utilisez donc encore cette formule pour établir vos coûts? Est-il besoin de faire cela maintenant? Lorsque vous préparez vos états financiers à la fin de l'année, qui vous donne des instructions? Je n'ai jamais vraiment compris quel lien existait entre le ministère des Transports, la Commission canadienne des transports et votre service. Pouvez-vous le préciser? Est-ce le ministère des Transports, le ministre ou la CCT qui vous donne des directives?

M. Roberts: Nous obtenons des contrats du ministère des Transports; la CCT est un organisme de réglementation. D'ailleurs, nous faisons fonctionner chacun des services ferroviaires pour passagers en vertu d'un décret du Comité des transports ferroviaires. Il s'agit d'une activité réglementée.

Le président: Ce sera votre dernière question, monsieur Deniger.

M. Deniger: Merci, monsieur le président.

A la fin de l'année lorsque vous présentez vos coûts au ministère des Transports, tenez-vous encore compte du règlement 6313 relatif à l'établissement des coûts ferroviaires?

M. Roberts: Tout à fait.

M. Deniger: C'est bien.

Le président: Merci. Nous entamons maintenant un second tour et je demande aux intervenants de se limiter d'assez près à leur temps de parole.

Sont inscrits sur la liste, MM. Lumley, Darling, et Harquail.

Monsieur Lumley.

M. Lumley: Monsieur le président, j'aimerais revenir à l'échange entre M. Roberts et notre collègue de London-Est, M. Turner. C'est une question un peu délicate, monsieur le président, mais j'estime que certaines choses doivent être dites.

[*Texte*]

Mr. Roberts, we have seen already, from members on both sides of this Committee, that there is a lot of support for VIA Rail, and any criticisms made are made, I think, on a constructive basis. And I can think of no one in Parliament over the past 11 years who has been more consistent, more constructive, more of a salesman for railways in Canada, and particularly passenger rail, than Charlie Turner. So I think it very unfair that the implication would be made that he is doing this for publicity purposes, if you go back to his first speech in the House in 1968. And I am sure you did not mean to imply that in the same way, in particular with his intervention.

I think it is important that members of Parliament have feedback from individual Canadians, particularly when they work in Crown corporations. And I will say this as a former businessman, that I liked to find out what was going on at the grass-roots of my companies. I liked to have it directly, obviously, but I realize that sometimes there is a wall between management and your employees which people have to circumvent. But the most important thing is that we get the feedback from the grass-roots.

I can verify the tremendous communication that Mr. Turner has with "the boys", as he calls them, in the field; and I think what we would like to get from you, and I am sure we want to get it from Mr. Bandeen, when he comes, and from the CTC, is that it is very delicate for a member of Parliament to give specific indications because they are very concerned about a witch hunt being undertaken against individual employees—and I think it is no different in the private sector. And I do not think that Charlie or anybody else in this Committee would have any hesitation about giving specific instances in the interests of rectifying a situation because of what I said earlier, that we all want to see exactly what you want.

Mr. Turner has had his own house ransacked in the last couple of weeks, his files, all his information being looked at by persons unknown, all of a sudden because of allegations that he has made—and obviously that it a very unsettling experience, particularly when his sole concern is the improvement of rail safety and the whole general concept of rail acceptance across Canada. I would hope that you could give some assurance to Mr. Turner and to all of us here that you were actively seeking representation on behalf of members of Parliament where they see injustices in the area of, well, in your particular case, rail passenger transportation that can be rectified. I would, given that background, hope that you would make some positive comment on the dialogue because I think we got a little bit off track earlier. Speaking as an individual Canadian, I think Charlie Turner has done a tremendous job in terms of people in the rail industry and in his years as an MP.

• 1735

Mr. Roberts: Mr. Lumley, the only thing I said a while ago was that I do not like reading the newspaper with headlines that say, "VIA Cruise, Concern About Getting onto a VIA Train". That strikes me because we have 4,000 people working

[*Traduction*]

Monsieur Roberts, nous avons vu que les membres de ce Comité, quel que soit leur parti, soutenaient beaucoup VIA. Par conséquent, toutes les critiques que l'on peut formuler seront dans un esprit positif. D'ailleurs, au cours des 11 dernières années, il n'y a personne au Parlement, qui se soit fait un apôtre plus constant et constructif des chemins de fer au Canada, et particulièrement des services aux passagers, que M. Charlie Turner. Il est donc injuste de sous-entendre qu'il tient de tels propos pour des raisons publicitaires et à cet égard on peut se reporter à son premier discours prononcé à la Chambre en 1968. Je suis d'ailleurs certain que vous n'aviez pas cette intention lorsque vous avez fait des commentaires sur son intervention.

Il est très important pour les députés de savoir ce que les citoyens canadiens pensent, en particulier lorsque ces derniers travaillent pour des sociétés de la Couronne. J'ajouterai en tant qu'homme d'affaires que j'aimais bien savoir ce qui se passait tout à la base dans mes entreprises. J'aime bien obtenir l'avis des gens à la source,mais je me rends bien compte qu'il y a tout de même un mur à franchir entre les cadres et les employés. Quoi qu'il en soit l'important, c'est de savoir ce que pensent les gens de là-bas.

Je suis en mesure de vérifier sur place quelles communications extraordinaires M. Turner a établi avec ses «gars» comme il les appelle. Ce que nous aimerions donc obtenir de vous, et certainement de M. Bandeen, lorsqu'il comparaîtra ainsi que de la CCT . . . Vous savez il est très délicat pour un député de donner des instructions précises car on a toujours peur de la possibilité d'une chasse aux sorcières contre certains employés c'est d'ailleurs la même chose dans le secteur privé. Je ne crois pas que M. Turner ou tout autre membre de ce Comité hésiterait à mentionner des cas précis en raison de ce que j'ai dit plus tôt, si cela peut aider à rectifier une situation, car nous cherchons les mêmes résultats que vous.

Ces deux dernières semaines, on a mis la maison de M. Turner sans dessus-dessous, ses dossiers, tous ses renseignements ont été fouillés par des inconnus, tout cela en raison des allégations qu'il a faites. Évidemment, c'est un fait très troublant, surtout si l'on sait que son unique préoccupation est d'améliorer la sécurité ferroviaire et de faire mieux accepter le service ferroviaire au Canada. J'espère donc que vous pouvez assurer M. Turner et nous tous ici que vous avez vraiment cherché à recevoir les instances des députés relativement aux injustices à corriger, dans votre cas particulier, au niveau du transport des passagers par rail. Dans ce contexte, j'espère que vous avez des observations positives à faire au sujet d'un échange car nous nous sommes quelque peu éloignés d'un tel concept plutôt. En tant que Canadien, j'estime que M. Charlie Turner, s'est acquitté de façon magnifique de ses fonctions de député comme du rôle qu'il a joué auprès des employés de chemins de fer.

M. Roberts: Monsieur Lumley, tout ce que j'ai dit il y a un moment, c'est que je n'aime pas lire à la une des journaux des choses comme, «Une croisière VIA, on se demande s'il faut prendre le train VIA». J'en suis choqué. Nous avons 4,000

[*Text*]

their butts off to try to improve this rail passenger service and that is not the kind of publicity I like to get. If it is warranted, fine and dandy. If we have made a boo-boo, fine and dandy but that is as far as it goes. In so far as Mr. Turner is concerned, that is as far as my comment was to go. We are looking for all of the help we can get.

We have a tremendous job to do and Mr. Turner with his tremendous background in so far as rail is concerned—well we would really appreciate and welcome all of the feedback we could possibly get because I think we have to work together on this thing. We are all going to have to work together if we are going to improve our public transportation services. The only thing that I do not like and will not take lying down is some accusation that I do not feel is warranted in so far as VIA is concerned because that is a reflection on all of our people in Southwestern Ontario and that statement is saying that VIA people are not doing a job and, that, I really cannot lie back and say nothing about. That is as far as it went, Mr. Turner. I guess that is about all I can say but we need all of the help we can possibly get. The point of my statement a while ago was not to try to cut off that communication which is absolutely essential.

Mr. Lumley: Just one short comment, Mr. Chairman, I am sure that you want to assure Charlie and other members here, who have representation from members, that there will be no recrimination of individual employees with respect to their contacting their MP. I just want to make sure I get that on record, because it was not there before and I know you well enough that it is . . .

Mr. Roberts: I have no problem with that. With the 4,000 VIA employees, what we are trying to do is to build a team spirit and really what we have to do is to work together because every person on that team has to put his or her shoulder to the wheel to make this thing go. There is no way that we would try to recriminate a particular employee. I guess that is all I can really say. I think the rail passenger—and I think you will agree with me, Mr. Turner—accident record in Canada has been an extremely good one.

The Chairman: Thank you, Mr. Roberts.

Mr. Lumley: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Roberts.

The Chairman: Mr. Darling.

• 1740

Mr. Darling: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Chairman, following Mr. Lumley's and Mr. Turner's comments, certainly I can verify that I have known Mr. Turner for the last seven years, and if you could say anyone was not a headline hunter I think Charlie Turner could be put at the top of the list. I know of his concern. Mind you, I believe this Committee is very fortunate to have on it someone with his vast knowledge, because a lot of us do not know too much about your service, Mr. Roberts. I just wanted to put that word in. I know Mr. Turner is doing that in the best interest.

I think a lot of us are more interested than anything else to see that you run a good railway. I do not think the day will

[*Translation*]

employés qui font tout en leur pouvoir pour améliorer le service-voyageurs. Ce n'est pas le genre de publicité que j'aime récolter. Si elle est justifiée, alors prenons-en notre parti. Si nous avons fait des gaffes, alors il faut l'accepter. Mais c'est tout. C'est tout ce que je vais dire au sujet de l'intervention de M. Turner. Nous cherchons à obtenir le plus d'aide possible.

Étant donné le travail très exigeant qui nous attend et les états de service fort impressionnants de M. Turner, dans le domaine ferroviaire, nous apprécierions avoir le plus d'aide possible car il nous faut collaborer à ce projet. Il nous faut travailler ensemble si nous désirons améliorer le service de transport public. La seule chose que je ne puis accepter c'est l'accusation injustifiée voulant que les employés de VIA ne fassent pas bien leur travail. Cette accusation rejaillit sur tous les employés de VIA dans le sud-ouest de l'Ontario et je me dois d'y répliquer. C'est le seul commentaire que je ferai, monsieur Turner. Je répète que nous avons besoin de toute l'aide possible. La déclaration que j'ai faite auparavant ne visait pas à couper cette communication qui est absolument essentielle.

M. Lumley: Une brève observation, en terminant, monsieur le président. Je suis certain que vous voudrez assurer M. Turner et les autres députés ici présents qui ont été alertés par les employés de VIA Rail que ceux-ci ne feront pas l'objet de représailles pour avoir fait ce qu'ils ont fait. Je voudrais que cette assurance figure au procès-verbal car elle n'a pas été donnée plus tôt. Je vous connais assez pour savoir . . .

M. Roberts: Je n'y vois pas d'inconvénient. VIA a 4,000 employés. Nous nous efforçons de créer un esprit d'équipe et de collaboration. Chaque membre de l'équipe doit faire sa part. Il n'est pas question d'adresser des reproches à un employé en particulier. Je crois que c'est tout ce que je puis dire. Vous conviendrez avec moi, monsieur Turner, que notre service voyageurs a eu très peu d'accidents au cours de son histoire.

Le président: Merci, monsieur Roberts.

M. Lumley: Merci, monsieur le président, monsieur Roberts.

Le président: Monsieur Darling.

M. Darling: Merci, monsieur le président.

Monsieur le président, je connais M. Turner depuis sept ans et je puis vous dire que, s'il y a quelqu'un qui ne cherche pas à faire les gros titres, c'est bien lui. Je sais quelles sont ses préoccupations. Le Comité devrait se féliciter de compter parmi ses membres une personne ayant une telle connaissance des services que vous fournissez, monsieur Roberts, parce que beaucoup d'entre nous en sommes assez peu informés. Je tenais à faire cette remarque parce que je sais que M. Turner déploie ses efforts dans les meilleurs intérêts de tous.

Nous voulons avant tout que les chemins de fer fonctionnent bien. D'autre part, nous ne pouvons espérer, dans un proche

[*Texte*]

come in the foreseeable future where you are going to run a profitable one if you are going to service the people of Canada. Of course, again you run into competition. Coming back to my area, I believe someone mentioned earlier that the trains are running at 30 per cent capacity and less. A lot of the trains have been well filled, and they are well filled with deadheads, if you know what I mean; people with passes. I am wondering just how that pass deal is going to work with VIA Rail. But that is an aside.

The thing that worries me is that the trains, and I am again coming back to my area, are running not filled, and yet the damn grey coaches are running almost run like a train on weekends. Instead of one bus coming into the little village of Burks Falls where I live there are four coming in because they are so filled. How are you going to try to attract that particular service?

You mentioned that travelling by rail is more comfortable and therefore is entitled to charge a higher fare. But a lot of people are looking at their dollars, and if they can save $2 in going from Toronto to North Bay, or Toronto to Burks Falls, they are going to save that $2; yet all they would have to do is to get on that train and you would have that extra money. So I am just wondering if, on this basis, you are going to get competitive to try and attract it, because money talks. To me that is very important.

Coming back to what I did say before, I am worried in this time of energy conservation. We are going to have to bite the bullet; the day may come before too long when there is going to be gasoline rationing. Of course, you could probably say it is not you, but you would be closing down stations. I will admit it was the CNR. But I am worried that VIA Rail might say, Well, here we cannot afford it, and therefore the trains are not going to stop as often.

I am hoping to have the privilege of speaking to your vice-president, Mr. Campbell, when the meeting adjourns to see what the outcome was of meetings he has had, and I understand they were productive meetings, with the mayors of five, I believe, of the very important municipalities in my riding. Certainly we want to see rail service continue. In Muskoka during the summertime, and I am now thinking of the Parry Sound-Toronto run, your trains would not stop any place in Muskoka. We pleaded with them to try and have one stop for the summer visitors. Mr. Roberts, I believe you are aware that that is a fairly lucrative summer market. The highways are clogged. I am quite sure a lot of these businessmen, if they could jump on the train Friday night and get off at one stop in Muskoka, could be picked up by their families. You would certainly derive quite a bit of income from it. We were unable to get that at all this past summer. We were trying to get a stop at a place near MacTier on Lake Joseph, and the only place that train would stop was in Parry Sound 25 miles away; not too many people would be doing that. I wanted to bring that to your attention.

Also there is so much going for the railraods: the bad weather in the winter time, and all the rest of it.

[*Traduction*]

avenir, que les chemins de fer soient rentables si nous voulons bien servir les Canadiens. Bien sûr, il nous faut faire face à la concurrence. En ce qui concerne ma région, quelqu'un a signalé, je crois, que les trains n'étaient remplis qu'à 30 p. 100 de leur capacité, au maximum. Je dois dire en fait qu'un grand nombre des trains sont fort bien remplis et ce, avec des voyageurs qui passent à l'œil, si vous voyez ce que je veux dire, des personnes qui disposent de billets de faveur. J'ai hâte de voir comment VIA Rail réagira à ce système. C'était là une remarque en passant.

Ce qui m'inquiète, je reviens à ma région, c'est que les trains ne sont pas remplis alors que, pendant les week-ends, les autocars sont absolument bondés. C'est le cas dans le petit village de Burks Falls où j'habite; chaque fin de semaine, il faut quatre autocars vu le nombre de voyageurs. Comment donc allez-vous attirer ces voyageurs vers les chemins de fer?

Vous avez dit qu'on pouvait justifier des tarifs plus élevés pour les chemins de fer parce qu'ils sont plus confortables. Cependant, n'oubliez pas que les gens regardent à leurs dépenses et s'ils savent qu'ils peuvent économiser $2 sur le trajet Toronto-North Bay ou Toronto-Burks Falls par l'autocar, ils prendront l'autocar. Je me demande comment vous pourrez les inciter à prendre le train vu que la question du prix joue un rôle très important.

D'autre part, n'oublions pas que l'heure est l'économie d'énergie et qu'il va nous falloir prendre le taureau par les cornes; d'ici peu, il y aura rationnement de l'essence. Vous pourrez faire valoir que vous n'êtes pas responsables mais en même temps vous fermez certaines gares. Bon, je sais que c'est le CN qui a fermé des gares. J'aimerais savoir cependant quelle sera la position de VIA Rail à ce propos. Va-t-elle réduire le nombre des arrêts?

J'espère avoir le privilège de parler à votre vice-président, M. Campbell, à la fin de la séance pour connaître le résultat des réunions auxquelles il a participé; je crois savoir qu'il a eu des réunions fructueuses avec les maires de cinq municipalités importantes de ma circonscription. Nous souhaitons fermement que les services ferroviaires ne soient pas interrompus. Pendant l'été, sur la ligne Parry Sound-Toronto, les trains ne se sont arrêtés nulle part dans Muskoka. Nous avons instamment prié la société de prévoir un arrêt à l'intention des vacanciers. Monsieur Roberts, vous savez certainement que ce marché est des plus lucratifs. Les routes sont embouteillées et beaucoup d'hommes d'affaires aimeraient certainement prendre le train le vendredi soir afin de pouvoir être récupérés par leur famille dans Muskoka. Un arrêt dans cette région vous permettrait de gonfler vos recettes. Nous n'avons pas pu avoir satisfaction l'été dernier. Nous avions demandé à ce que le train s'arrête près de MacTier sur le lac Joseph mais en fait il ne s'arrêtait qu'à 25 milles de là, à Parry Sound; il y a bien peu de gens qui voulaient faire la distance. C'est donc une question que je souhaitais porter à votre attention.

D'autre part, les chemins de fer disposent d'importants avantages par rapport aux autres modes de transport en ce

[*Text*]

The Chairman: Make it brief, please, Mr. Darling.

Mr. Darling: Okay.

So there is advertising that you can do, and there are a lot of passengers for you in that area, Mr. Roberts.

• 1745

Mr. Roberts: What we really have to do is look at every territory, Mr. Darling. In terms of the stop at Lake Joseph, that is the Transcontinental train. We have to look at transportation as it is now being given and see where it can be improved. But, you cannot do everything with trains, there has to be a combination of things. The problem is that the buses and the highways are under provincial jurisdiction. What we have to do is, somehow or other, structure some sort of joint look at the things we are doing now and how they can be improved.

In terms of the 30-per cent occupancy on trains, it was running, on average, at 35 per cent to 40 per cent. Our objective is to get that to 60 per cent to 70 per cent. For that to be done, like minimum rates have to be applied. They are very difficult things to be accepted in the community, because the short-haul passengers out of major centres are causing this 35-per cent to 40-per cent occupancy, they only use the car for a short distance and you have to take it to the end of the run. The end of the run may be a couple of hundred miles away, and that car is running empty and, therefore, is building up seat miles and not passenger miles. That is part of our problem. But it is the whole evolution of our passenger system we really have to start looking at and we have to do some transportation planning, as I said before.

Mr. Darling: One short question, Mr. Chairman.

The Chairman: Yes, I know, but in all fairness, it is 5.45 p.m. and we have had Mr. Roberts here for some time. You have had about 12 minutes or 13 minutes now, Mr. Darling. Make it very brief, please.

Mr. Darling: A good many people have tried to buy tickets at the station and they cannot buy them to go 1,000 miles—I am thinking of Parry Sound to Vancouver. There were no trains, the trains were filled. Yet they phone and get it from a travel agency and you have to pay a commission on that. What is the answer? They get on the same bloody train.

Mr. Roberts: The travel agency may have had some block space. He dealt with a travel agency and could get space . . .

Mr. Darling: He was refused at the station one week or so before.

Mr. Roberts: This was from Parry Sound to Vancouver with ticket. Maybe we can ask Mr. Garth Campbell, our Vice-President of Marketing, to answer and give you the background on it.

The Chairman: Mr. Campbell, come up to the table, please.

[*Translation*]

sens qu'il subissent moins les incidences néfastes des intempéries en hiver et ainsi de suite.

Le président: Monsieur Darling, soyez bref.

M. Darling: Très bien.

Par conséquent, monsieur Roberts, je pense que vous pouvez faire de la publicité et je puis vous dire que vous avez beaucoup de voyageurs potentiels dans cette région.

M. Roberts: Monsieur Darling, il nous faut étudier chaque parcelle de territoire. L'arrêt du lac Joseph concerne le transcontinental. Nous devons donc étudier les services de transport actuellement offerts pour déterminer où porter des améliorations. Cependant, à propos des chemins de fer, il faut tenir compte d'un ensemble de facteurs. Les sociétés d'autocars et les routes relèvent de la juridiction provinciale. Il nous faut donc, d'une façon ou d'une autre, procéder à un examen conjoint de la situation pour voir comment elle pourrait être améliorée.

Les transports sont remplis à 35 à 40 p. 100 de leur capacité. Nous visons un taux de 60 à 70 p. 100. Pour arriver à cela, bien sûr, il nous faut appliquer les tarifs minimums. En ce qui concerne le taux de 35 ou 40 p. 100, n'oublions pas que beaucoup des voyageurs qui prennent le train à partir d'une grande agglomération ne parcourent qu'une courte distance alors que le train doit faire toute la ligne. Quand la ligne fait plusieurs centaines de milles de long, les wagons sont vides au-delà d'un certain point et, par conséquent, ce sont les sièges milles et non pas les passagers milles qui s'accumulent. Cela fait partie des problèmes auxquels nous devons faire face. Cependant, c'est sur l'évolution globale de nos services-voyageurs qu'il nous faut nous pencher et il nous faut également procéder à une certaine planification en matière de transport.

M. Darling: Monsieur le président, permettez-moi de poser encore une brève question.

Le président: Oui, mais n'oubliez pas qu'il est 17 h 45 et que M. Roberts est parmi nous depuis longtemps déjà. Monsieur Darling, je vous ai déjà laissé 12 ou 13 minutes aussi je vous prierais d'être très bref.

M. Darling: Je connais beaucoup de voyageurs qui ont dû acheter leur billet Parry Sound-Vancouver auprès d'une agence de voyage parce qu'ils ne pouvaient les obtenir à la gare. On prétendait qu'il n'y avait plus de place. Pourtant, vous devez bien verser une commission à l'agence. Quelle est donc la réponse à ce problème?

M. Roberts: Les agences de voyage achètent parfois des séries complètes de places. Par conséquent en s'adressant à une agence de voyage . . .

M. Darling: Mais une semaine auparavant il n'était pas possible d'obtenir un billet à la gare.

M. Roberts: Vous parlez du trajet Parry Sound-Vancouver. Nous demanderons à M. Campbell, vice-président, services commerciaux, de répondre à cette question.

Le président: Monsieur Campbell, voulez-vous vous approcher de la table.

[*Texte*]

Mr. Garth Campbell (Vice-President, Marketing, VIA Rail Canada Inc.): Mr. Chairman, my understanding of this—I think we had some correspondence on it, Mr. Darling—is that the agent at Parry Sound was a CP Rail agent, and in the particular instance either was unable or unwilling to make the reservation requested. Therefore, the passenger had to go to a travel agency and they dealt directly with Toronto. That was an unfortunate incident but it had to do with a very small agency railway operator in Parry Sound, who was not a VIA employee but a Canadian Pacific Railway employee.

Mr. Roberts: It was not a tour operator, then, who . . .

Mr. G. Campbell: No, as I understand it, it was a regular request. But I think we handled that, or explained it, in correspondence. Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Campbell. Thank you, Mr. Darling. I have Mr. Harquail, Mr. Turner and Mr. Peters. Gentlemen, I will ask you to conduct yourselves appropriately, it is 5.45 p.m., more or less.

Mr. Harquail.

Mr. Harquail: Thank you, Mr. Chairman.

Through you, Mr. Chairman, to Mr. Roberts, as you can appreciate, we are always enjoined by the Chairman to be brief. Yet you are away running the corporation for 12 months doing your job, and we are here, as members of Parliament, trying to do our job and we get 10 minutes to 12 minutes to cover a few billions of dollars and a few thousand miles of track and all the other questions. But, very briefly, we also want to impress upon you, Mr. Roberts, our interest in trying to understand your problems and to support you. That is the reason why I want to ask a few more brief questions about your situation as a corporation, about an act of Parliament. Do you feel that is necessary? Do you feel that you are in good shape operating the way you are now? There is the question that I just sent over about the CTC and their lack of funds, about inspectors. I have in recent weeks stated that it is okay to move boxcars and automobiles and bulk material but when you move human beings, there is a heavy onus of responsibility and liability on any corporation, particularly a federal Crown corporation, to do that with the assurance that they can do it with maximum safety.

• 1750

Just as an aside, I lived through a train crash on February 22, 1967, when at Salt Springs outside of Amherst we went into a siding and a westbound Ocean Limited hit an eastbound standing. One man died in that crash and there were many hundreds injured. I was among them. So I have a bit of an idea of the importance of safety, and we have tried to underline that with you.

But we were also attempting to glean from you any other thing that we can do as a party and as members of Parliament here in our role in government, whether it is in the House of Commons or whether it is to prod Dr. Bandeen and his officials or Mr. Benson at CTC. Obviously, I think, if we succeeded in anything else today it is to try to express that we

[*Traduction*]

M. Garth Campbell (vice-président, Commercialisation, VIA Rail Canada Inc.): Monsieur le président, nous avons reçu du courrier à ce propos et je crois savoir que l'agent de Parry Sound, un agent de CP Rail, n'était pas en mesure ou ne voulait pas faire la réservation qu'on lui avait demandée. Par conséquent, les passagers ont dû s'adresser à une agence de voyage de Toronto. Il s'agit là d'un incident regrettable concernant un agent des services ferroviaires du Canadien Pacifique à Parry Sound et non pas un employé de Via Rail.

M. Roberts: Ce n'est donc pas un agent de voyage qui . . .

M. G. Campbell: Non, je crois savoir qu'il s'agissait d'une demande normale. Tout cela est expliqué dans la correspondance. Merci.

Le président: Merci monsieur Campbell. Merci monsieur Darling. J'ai sur ma liste, MM. Harquail, Turner et Peters. Messieurs, je vous demanderais de ne pas oublier qu'il est environ 17 h 45.

Monsieur Harquail.

M. Harquail: Merci monsieur le président.

Comme vous pouvez le constater, le président nous enjoint toujours d'être bref; d'un côté, vous gérez la société pendant 12 mois et nous, les députés, nous essayons de faire notre travail en quelque 10 ou 12 minutes, d'étudier des budgets de milliards de dollars, des réseaux de milliers de milles et ainsi de suite. Brièvement, monsieur Roberts, comprenez bien que nous sommes très intéressés à tenter de comprendre vos problèmes et à vous appuyer. C'est pourquoi j'aimerais vous poser encore quelques brèves questions à propos de la situation de votre société et à propos d'une loi du Parlement. Croyez-vous que cela soit nécessaire? Croyez-vous que votre société fonctionne bien maintenant? Je viens tout juste d'envoyer une question à la CCT à propos du manque de fonds et du nombre d'inspecteurs. Au cours des dernières semaines, j'ai affirmé que c'était bien de l'avoir des wagons couverts, de transporter des automobiles et des marchandises en vrac, mais que quand il s'agissait de déplacer des êtres humains, toute société, particulièrement une société fédérale de la Couronne, avait la très grande responsabilité de s'assurer qu'elle le faisait avec le plus de sécurité possible.

Au fait, j'ai moi-même connu un déraillement de train le 22 février 1967. A Salt Springs, près d'Amherst, nous avons pris une voie latérale et un train de la *Ocean Limited* se déplaçant vers l'ouest a percuté un train immobilisé à destination de l'est. Un homme est mort dans cet accident et des centaines de personnes ont été blessées. J'étais du nombre. J'ai donc une bonne idée de l'importance de la sécurité, et c'est ce que nous avons essayé de vous souligner.

Nous voulions aussi que vous nous indiquiez tout ce que nous pouvions faire d'autre dans notre parti à titre de député ou de membre du gouvernement, que ce soit à la Chambre des communes ou auprès de M. Bandeen et de ses collègues, ou auprès de M. Benson à la CCT. De toute évidence, notre but principal aujourd'hui est de vous faire comprendre que nous

[*Text*]

do have that interest here and that we are willing to go to work with you.

We want to see the LRC stepped up. We want to see that car equipment is improved. If you have to buy diesels and cars from some other corporation and if they are having problems, we hope in Canada, then we want to support that.

My last point. December is the next month. I got a lot of calls last Christmas. I hope you will be able to indicate to me now that plans are in place to have many extra trains and cars between Montreal and Halifax. It is the only one I can speak of. I had calls of desperation at 10.00 and 11.00 o'clock at night here in Ottawa from constituents and friends and family and other people who were stranded in Montreal—university students. With the limited air connections into Northern New Brunswick and down into the Atlantic area, how were they going to get home? It made me so fed up after about the tenth call. Why were we not able to put on an extra train? That is a peak period. Obviously, we are going to have to move more than the Ocean Limited and the Budd car between Moncton and Campbellton under that new ruling of October. So I wanted to underline that. The timing I think is right, with Christmas just around the corner.

With that, thank you very much for your response to my questions and I hope you will be able to reply to the points I have just touched on.

Mr. Roberts: Mr. Harquail, I think what we need to do is to make sure that we press for some integrated transportation planning. We have to improve our public transportation system to reduce our dependence on the private automobile. That is what we are here to do. That is part of the plan.

In terms of the LRC and the alternative to the LRC, I am afraid that in Canada there is no alternative to the LRC. There is no new equipment that has been developed. We can have manufacturers working on what we now have running out there, but I think we need more than that. I think we need some new technology, and the LRC is the new technology.

If we cannot get the LRC for some reason, then we are going to have to go out of the country, and we do not want to do that, of course.

Concerning the Christmas traffic, Mr. Harquail, at Christmas we can have everything with wheels running and we will not be able to meet the demand. As you know, we have a new train system for the Atlantic Provinces, and in most places we have more service than we had last year. One of our problems is Bathurst-Newcastle, and the area between Moncton and Campbellton, that area in there. We will be looking now with the railways to see what we can do about that, trying to increase further some of the train links. But of course there is only a certain amount of equipment. We have a handful of equipment that has not yet been assigned, but we are still a month and a half, or five weeks or something, from Christmas and demands are coming from all over the country. It is going

[*Translation*]

sommes intéressés à vos difficultés et que nous sommes disposés à travailler avec vous.

Nous voudrions que le programme LRC soit accéléré. Nous voudrions que les wagons soient améliorés. Si vous devez acheter des locomotives à diesel et des wagons d'une autre société, canadienne j'espère, et que cette société ait des difficultés, nous sommes prêts à vous aider.

Une dernière remarque. Le mois prochain, nous serons en décembre. J'ai eu beaucoup d'appels téléphoniques à Noël dernier. J'espère que vous pouvez maintenant m'affirmer que vous prévoyez affecter de nombreux trains et wagons supplémentaires entre Montréal et Halifax. C'est la seule liaison dont je puisse parler. Ici même à Ottawa, à 22 h 00 et 23 h 00, j'ai reçu des cris de désespoir de commettants, d'amis, d'étudiants à l'université, de parents et d'autres gens qui étaient pris à Montréal. Compte tenu du nombre limité de liaisons aériennes vers le nord du Nouveau-Brunswick et vers la région atlantique en général, comment ces gens pouvaient-ils se rendre chez eux? Après le dixième appel, j'en avais vraiment assez. Pourquoi n'a-t-il pas été possible d'ajouter un train supplémentaire? Il s'agit d'une période de pointe. De toute évidence, aux termes de la nouvelle décision d'octobre, nous devrons offrir beaucoup plus que le *Ocean Limited* et l'automotrice entre Moncton et Campbellton. Je tenais à souligner cette question. Le temps est opportun, puisque Noël s'en vient à grands pas.

Cela dit, je vous remercie de vos réponses à mes questions, et j'espère que vous pourrez répondre à ce dont je viens de parler.

M. Roberts: Monsieur Harquail, à mon avis, nous devrions insister sur la planification d'un système de transport intégré. Nous devons améliorer notre système de transport public afin de réduire notre dépendance de l'automobile particulière. C'est notre raison d'être, cela fait partie de notre plan.

Pour ce qui est du programme LRC et des autres options, j'ai bien peur qu'au Canada il n'y ait pas d'autres possibilités que le LRC. Aucun autre équipement nouveau n'a été mis au point. Nous pouvons demander aux fabricants de travailler sur la matériel que nous avons déjà, mais je crois que nous avons besoin de plus encore. Nous avons besoin d'une nouvelle technologie, ce que nous offre le LRC.

Si pour une raison ou une autre nous ne pouvons obtenir le LRC, alors nous devrons avoir recours à des sources étrangères, ce que nous ne désirons pas.

Pour ce qui est de l'affluence des fêtes, monsieur Harquail, à Noël, nous utilisons tout ce qui roule. Nous ne serons quand même pas en mesure de répondre à la demande. Comme vous le savez, nous avons un nouveau système de transport ferroviaire dans les provinces atlantiques. Dans la plupart des endroits, nous offrons plus de services que l'an dernier. La région de Bathurst-Newcastle et la région située entre Moncton et Campbellton nous posent des difficultés. Nous verrons ce que nous pouvons faire et nous tenterons d'offrir un plus grand nombre de liaisons. Évidemment, nous avons une quantité limitée de matériel. Une poignée d'équipements n'a pas encore été affectée, mais à un mois et demi ou cinq semaines avant Noël, déjà les demandes nous parviennent de tous les

[*Texte*]

to be impossible to meet them but we are going to do our darndest to do the impossible.

• 1755

Mr. Harquail: Thank you very much.

The Chairman: Thank you very much. Mr. Turner.

Mr. Turner: Mr. Roberts, I have about another 10 or 12 pages of questions, but I will tell you what I am going to do to shorten them, I am going to send them to you. I would just like to inform you, sir, that I have been elected and I live in a Conservative city. I have been elected four times against very high-class and tough opposition, because the boys stood behind me. I have served five years as Assistant Deputy Speaker, when I was not in a position to speak up, and four years as a parliamentary secretary, where I was tied down to two departments. But I will tell you, sir, if the boys supply me with the information I will show it, because I am not afraid.

The Chairman: Thank you, Mr. Turner. Mr. Peters.

Mr. Peters: I want to be short, but I do want to associate myself with those remarks, that were made by other members of the Committee in defence of whatever Mr. Turner may have said. There is an indication when Mr. Turner makes these points that somebody is not satisfied, and it is an indication that your organization is not in a position to get that kind of information, obviously because of the abuse that takes place to the people who will give it to you. That just must be a fact, unless the information is incorrect it must be a fact. I would think, as members of Parliament, we have no control over what the newspapers write. We may have some control over what they ask us or what we answer to them but we do not have any control over what is asked. In my years of association with Charlie I have known him to be a pretty blunt and a pretty straight forward individual. I came from the labour movement myself and I have had, in the past, much to do with trains, I have travelled on them for years weekly. I find that the workers quite often know how to run the damn railroad real well, and the bosses do not know how to run it well. I can remember a particular case where I was at a person's house, he was the general chairman of the union, and he was phoned by the dispatcher, or whatever you call him, the road master or whatever it is, and was asked, what if we run such-and-such a train, what will happen? He said, if you run that train you will run into such-and-such a train. The guy who was getting paid the big money did not know how to run the railroad and the workers did know.

I suggest that you not take it as an offence but take it as an indication that there is something to be desired in information from your employees, and it behoves you and all these gentlemen sitting back here and who are sitting in the front office to go out and have a talk with the boys on the railroad. I am sure that they are going to give you lots of ideas and lots of pointers that may help. The interesting fact is that you mentioned communication even on the train. The trainman is going to go through that train, do not hand me any B.S. about it's being 15 times longer and he is not going to through it, somebody is going to go through it. Most of the crew know what is going on because they all have to sign that they have looked at the

[*Traduction*]

coins du pays. Il sera impossible de satisfaire tout le monde, mais nous tenterons l'impossible.

M. Harquail: Merci beaucoup.

Le président: Merci beaucoup. Monsieur Turner.

M. Turner: Monsieur Roberts, il me reste encore dix à douze pages de questions, mais pour sauver du temps, je vais plutôt vous les envoyer. Je désire vous informer, monsieur, que j'ai été élu et que je vis dans une ville conservatrice. J'ai été élu quatre fois alors que je faisais face à une opposition très dure et de grande qualité, et ce parce qu'on m'a appuyé. Pendant cinq ans, j'ai été orateur suppléant adjoint et je ne pouvais donner mon opinion. Puis, pendant quatre ans, j'ai été secrétaire parlementaire attaché à deux ministères. Je peux vous dire, monsieur, que maintenant, si on me communique les renseignements voulus, je les montrerai, car je n'en ai pas peur.

Le président: Merci, monsieur Turner. Monsieur Peters.

M. Peters: Je serai bref, mais je veux m'associer aux autres députés du Comité qui ont pris la défense de M. Turner. Le fait que M. Turner fasse ces remarques démontre qu'il y a insatisfaction et que votre organisme n'est pas en mesure d'obtenir ce type de renseignements, de toute évidence parce qu'on abuse des gens qui pourraient vous les communiquer. Ces renseignements doivent être justes. Les députés n'ont aucun contrôle sur ce que les journalistes écrivent. Nous pouvons choisir les questions et les réponses, mais nous n'avons pas droit de regard sur le texte final. Pendant de nombreuses années, j'ai été associé à Charlie, et je sais qu'il est un homme assez direct et assez raide. J'ai moi-même déjà syndicaliste et je me suis longtemps occupé de trains; pendant des années, j'ai voyagé en train chaque semaine. Les travailleurs savent comment faire fonctionner le chemin de fer, les patrons n'y connaissent rien. Je me rappelle d'un cas particulier. Un jour, j'étais chez le président du syndicat et il a reçu un appel téléphonique d'un régulateur de trains, je ne sais pas comment on l'appelle, un chef cantonnier; il lui demandait ce qui se produirait si tel ou tel train était mis en service. Mon collègue a répondu que si ce train roulait, il entrerait en collision avec un autre train. Celui qui recevait les gros sous pour faire son travail n'y connaissait rien et c'est le travailleur qui savait comment faire.

Ne soyez pas offusqué, mais sachez bien que les renseignements que nous obtenons de vos employés indiquent que quelque chose laisse à désirer; il vous appartient de même qu'à tous les messieurs qui sont assis derrière vous et qui occupent des postes importants d'aller voir ces employés et de discuter avec eux. Je suis certain qu'ils vous donneront beaucoup d'idées et beaucoup d'indications qui pourraient être utiles. Je remarque avec intérêt que vous avez parlé de problèmes de communication même dans les trains. L'agent de train doit parcourir tous les wagons. Ne venez pas me raconter que le train est quinze fois trop long et que l'agent ne le parcourt pas. Quelqu'un doit le faire. Presque tous les employés savent ce

[*Text*]

orders and they know why they are off on a siding and waiting for a freight train that is not going to be there for an hour. They know that, and I suggest that you tell the passengers.

The last thing I would like to ask you is, have you done any studies? I am confused. Let me just give you an example. I offered a ticket to one of my secretaries who wanted to borrow one the other day to ride on the bus. She said, "That is no good, that is out of date." I said, "I have another one," and she said, "That is out of date too." The rates keep going up and up, but the passengers do not keep increasing. It seems to me that if we are going to get the car off the roadt . . . A bus ticket here in Ottawa to go six blocks costs you 60 cents. I can drive my car. I am driving a 400-horsepower car and I can drive it more cheaply than that. I agree that we are paying for the roads and we have all kinds of problems of parking, as well, but it just seems . . . you can have my car for $200, if you want.

The Chairman: I could not afford to put gas in your car.

• 1800

Mr. Peters: Well, it has other problems besides that. But in countries where they use rapid transit as transportation—and we in this country need transportation—it is a way of life with big countries. Have we given any consideration to a study—and I think we should if we have it—of providing transportation low enough that people cannot refuse to ride on the trains, that to leave the car at home is to some extent going to be a combination of service, scheduling time and the other things, but it is also a matter of price. If we provide the type of service that is cheap enough . . . Now I do not know how far it is from Alexandria to Montreal for $6, but I think $6 is a lot of money to travel. Alexandria, I suppose, is 25 miles from Montreal. I do not know how far it is; it is not very far.

An hon. Member: Sixty-five miles.

Mr. Peters: Anyway, if you raise it 60 per cent you lose, I would imagine, 20 per cent of the people. Maybe if we lower it 60 per cent we would have 20 per cent more people riding on it, and it is going to cost the same to run the engine and the crew just the same.

So I just ask, if we have not done that kind of study, I think we should because most of us in Parliament are aware that energy is going to be a major problem. Rail transportation and VIA are going to be one of the answers to that real problem, and if we keep raising the price we are defeating our own ends.

The Chairman: A good question, a good point. I have often wondered if you did lower them, if you would not increase passengers to the point where your revenue . . .

Mr. Peters: Well, in Russia they let you travel for almost nothing, but they do not sell you any cars. There are no cars so they get five or six million people on the system, and it seems to me that it must have a relationship. I think you should do that kind of study.

[*Translation*]

qui se passe parce qu'ils doivent signer une feuille indiquant qu'ils ont lu les ordres et qu'ils savent pourquoi le train est sur une voie d'évitement ou qu'on attend un train de marchandises qui n'arrivera pas avant telle heure. Les employés sont au courant et, à mon avis, on devrait informer aussi les passagers.

Finalement, j'aimerais savoir si vous avez procédé à des études. Je ne comprends pas très bien. Je vous donne un exemple. Il y a quelques jours, j'ai prêté un billet à une de mes secrétaires qui voulait prendre l'autobus. Elle m'a dit: «Il n'est plus bon, il est périmé». J'ai répondu: «J'en ai un autre». Et elle m'a dit: «Celui-là est périmé aussi». Les taux ne cessent d'augmenter mais le nombre de passagers n'augmente pas. Il me semble que si nous voulons diminuer le nombre d'autos sur la route . . . Ici à Ottawa, il en coûte 60¢ pour parcourir six coins de rue en autobus. Je pourrais prendre mon auto. J'ai une auto de 400 chevaux; elle me coûte moins cher. Je sais que nous payons pour les routes et que nous avons d'énormes problèmes de stationnement, mais il me semble que . . . Mon auto est à vous pour $200.

Le président: Je ne voudrais pas faire le plein avec votre auto.

M. Peters: Ce n'est pas le seul problème. Dans les pays où il y a des moyens de transport rapide, nous avons nous-mêmes besoin de tels moyens de transport, dans les grands pays, les gens sont habitués. Avons-nous envisagé une étude, si nous ne l'avons pas faite, nous devrions, sur des moyens de transport dont les tarifs seraient si bas que les gens ne pourraient pas refuser de les payer, des moyens de transport qui forceraient les gens à laisser leur auto à la maison. Il faudrait qu'un certain nombre de facteurs y contribuent, les horaires, etc., pas seulement un tarif très bas. Mais si le tarif est suffisamment bas . . . Je ne sais pas qu'elle est la distance entre Alexandria et Montréal, mais il me semble que $6 c'est beaucoup. Alexandria se trouve peut-être à 25 milles de Montréal.

Une voix: A 65 milles.

M. Peters: De toute façon, je sais que si vous haussez le tarif de 60 p. 100, par exemple, vous pouvez perdre 20 p. 100 de vos habitués. Si vous réduisez le tarif de 60 p. 100, vous aurez peut-être 20 p. 100 plus de clients, et il en coûtera la même chose pour faire marcher le train.

Si nous n'avons pas procédé à une telle étude, nous devrions le faire parce que la plupart d'entre nous ici au Parlement savons que l'énergie deviendra un très grave problème. Le transport par train et Via se veulent des solutions mais si nous continuons d'augmenter les prix nous ne parviendrons pas à nos fins.

Le président: L'idée est excellente. Je me suis souvent demandé si en diminuant les tarifs vous ne hausseriez pas votre nombre de voyageurs au point où vos revenus . . .

M. Peters: En Russie, on vous permet de voyager pour presque rien, mais on ne vous vend pas d'auto. Il n'y a pas d'auto, de sorte que cinq ou six millions de personnes utilisent les transports publics. Il y a un lien. Je pense que vous devriez mener une étude.

[*Texte*]

The Chairman: Unless you want to respond to that... somewhat like a representation, but a very good one, as a matter of fact.

Mr. Roberts: All I wanted to say, Mr. Peters, is that in terms of communications with everybody in VIA a lot of us have started at the bottom as well and we have been through that one. I know and I am convinced that there has to be communication. There is not doubt about it. Communication through the member of Parliament is very important to us and we do not want to cut that off by any means. We are trying to bring our employees into designing courses, designing our services. We hope to expand that so that in every piece of railway line where we run passenger trains our employees will be involved in the type of service we are going to run, and what is wrong with our services, that type of thing. I think that is required because I agree with you that the only people who know how to run the railroad are the railroaders themselves, the people who really have to run the trains.

An hon. Member: Right.

Mr. Roberts: So I am really convinced about that.

In terms of the reduction in rates, I think perhaps we should be looking at Sweden where they are now trying an experiment where they have in fact cut rates, as a matter of fact, slashed railway rates in the country to encourage the citizens to use public transportation as such. Perhaps we should be watching the results of those experiments.

The Chairman: Thank you, Mr. Roberts. I am sorry that Mr. Rupert Tingley, the president of CN Marine left before he hard those final comments and remarks. However, he will be with us tomorrow.

I wanted, on behalf of the members, to express our appreciation and thanks to you, sir, and to all of your officials, and to underscore the words of Mr. Darling and Mr. Lumley with respect to the role that members of Parliament generally have to play. Mr. Lumley summed it up very accurately, and I am sure Mr. Turner appreciates your response. It is a role that falls to some of us from time to time and one that we try and carry out.

• 1805

To my knowledge, it has always been done with honour, respecting the sources but always being aware of the need for the information to be communicated, frequently by mail. It does not have the impact that is desired, and a forum such as this, the floor of the House and here where to some degree there is privilege, in many instances this is the most effective way of doing it and I am sure that we have all learned something most useful.

Gentlemen, the Committee stands adjourned until 9.30 a.m. tomorrow, November 23, when we shall consider Vote 95, Surface Transportation Program under Transport. We will have as our witness Mr. R. Tingley, President of CN Marine Incorporated, before us. Thank you.

[*Traduction*]

Le président: Je ne sais pas si vous voulez répondre . . . C'est davantage une suggestion, une excellente suggestion, d'ailleurs.

M. Roberts: Tout ce que je veux dire au sujet des communications avec les gens de Via, monsieur Peters, c'est que nous avons tous commencé au bas de l'échelle et que nous savons tous qu'elle est la situation. Je suis convaincu de la nécessité de la communication. Je n'ai aucun doute à ce sujet. La communication avec le député au Parlement est importante pour nous et nous ne voulons certainement pas y mettre fin. Nous faisons suivre à nos employés des cours qui les amènent à s'intéresser à la conception de nos services. En procédant de cette façon, nous espérons qu'il pourront s'intéresser à tous les éléments du service-voyageurs. S'il y a quelque chose qui ne va pas, ils seront en mesure de le constater. Je pense que c'est nécessaire parce que je suis bien d'accord avec vous sur le fait que les gens qui savent le mieux faire marcher le chemin de fer sont les cheminots eux-mêmes, les gens du chemin de fer.

Une voix: Exactement.

M. Roberts: J'en suis absolument convaincu.

En ce qui concerne la réduction des tarifs, nous pourrions nous pencher sur l'expérience menée en Suède où on vient de réduire les tarifs de façon radicale afin d'inciter les gens à utiliser les transports publics. Il serait intéressant de voir les résultats de cette expérience.

Le président: Merci, monsieur Roberts. Je regrette que M. Rupert Tingley, le président de CN Marine ait quitté avant d'avoir entendu ces dernières observations. Il sera là demain, cependant.

Au nom du Comité, je désire vous remercier, vous, ainsi que tous vos hauts fonctionaires, et souscrire à ce que MM. Darling et Lumley ont dit au sujet du rôle du député au Parlement. M. Lumley l'a très bien résumé. Je suis sûr que M. Turner a aimé votre réponse. C'est un rôle qui est échu à certains d'entre nous et que nous essayons de jouer au meilleur de notre connaissance.

Que je sache, nous nous sommes toujours acquittés de ce rôle avec distinction, nous avons toujours respecté nos sources. Nous avons cependant révélé les faits, souvent par courrier. Nous n'avons pas toujours obtenu l'effet voulu de cette façon. Une tribune comme celle-ci, ou comme celle de la Chambre, à laquelle est attaché certains privilèges, dans bien des cas est des plus efficaces. Nous avons tous appris quelque chose au cours de cet échange.

Messieurs, le Comité reprendra ses travaux à 9 h 30 demain, le 23 novembre, alors que le sujet de son étude sera le crédit 95, sous programme des Transports de surface et transports. Le témoin sera M. R. Tingley, président de CN Marine Incorporée. Merci.

Chairman: Mr. J.M. Forrestall

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Transport and Communications

RESPECTING:

Main Estimates 1979-80: Vote 95—Surface Transportation Program under TRANSPORT

WITNESS:

(See back cover)

First Session of the Thirty-first Parliament, 1979

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

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 10

Le mardi 23 novembre 1979

Président: M. J.M. Forrestall

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transports et des communications

CONCERNANT:

Budget principal 1979-1980: crédit 95—Programme des transports de surface sous la rubrique TRANSPORTS

TÉMOIN:

(Voir à l'endos)

Deuxième session de la trente-et-unième législature, 1979

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

Canada Post Postage paid
Postes Canada Port payé
Third class
Troisième classe
K1A 0S7
HULL

If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Printing Office,
Supply and Services Canada,
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Imprimerie du gouvernement canadien,
Approvisionnements et Services Canada,
45, boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

WITNESSES—TÉMOINS

From VIA Rail Canada Inc.:

Mr. Frank Roberts, Chairman and President;

Mr. Angus Campbell, Vice-President, VIA Ontario;

Mr. Garth Campbell, Vice-President, Marketing.

De VIA Rail Canada Inc.:

M. Frank Roberts, président;

M. Angus Campbell, vice-président, VIA Ontario;

M. Garth Campbell, vice-président, Commercialisation.

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

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

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 10

Friday, November 23, 1979

Chairman: Mr. J.M. Forrestall

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule nº 10

Le vendredi 23 novembre 1979

Président: M. J.M. Forrestall

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Transport and Communications

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transports et des communications

RESPECTING:

Main Estimates 1979-80: Vote 95—Surface Transportation Program under TRANSPORT

CONCERNANT:

Budget principal 1979-1980: crédit 95—Programme des transports de surface sous la rubrique TRANSPORTS

WITNESS:

(See back cover)

TÉMOIN:

(Voir à l'endos)

First Session of the
Thirty-first Parliament, 1979

Première session de la
trente et unième législature, 1979

28025—1

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

Chairman: Mr. J.M. Forrestall

Vice-Chairman: Mr. Jack Ellis

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. J.M. Forrestall

Vice-président: M. Jack Ellis

Messrs. — Messieurs

Blaikie	Ferguson	Mayer	Richardson (*Humboldt-Lake Centre*)
Bockstael	Hargrave	McKenzie	Turner
Campbell (*LaSalle*)	Harquail	Peters	Whittaker—(19)
Deniger	Lumley	Reid (*St. Catharines*)	
Elliott	MacLellan		

(Quorum 10)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

Pursuant to S.O. 65 (4) (b)

On Thursday, November 22, 1979:
Mr. Elliott replaced Mr. Ritchie (*Dauphin*);
Mr. McKenzie replaced Mr. McLean;
Mr. Hargrave replaced Mr. Darling.

Conformément à l'article 65 (4) b) du Règlement

Le jeudi 22 novembre 1979:
M. Elliott remplace M. Ritchie (*Dauphin*);
M. McKenzie remplace M. McLean
M. Hargrave remplace M. Darling.

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, Hull, Québec, Canada K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité de l'Orateur 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, Hull, Québec, Canada K1A 0S9

MINUTES OF PROCEEDINGS

FRIDAY, NOVEMBER 23, 1979
(11)

[*Text*]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 9:35 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. Forrestall, presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Bockstael, Deniger, Elliott, Ferguson, Forrestall, Hargrave, Lumley, MacLellan, Mayer, McKenzie, Reid (*St. Catharines*) and Richardson (*Humboldt-Lake Centre*).

Other Member present: Mr. Dionne (*Northumberland-Miramichi*).

Witness: Mr. Rupert J. Tingley, President and General Manager, CN Marine Inc.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Monday, October 15, 1979 relating to the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1980. (*See Minutes of Proceedings, Tuesday, November 6, 1979, Issue No. 3*).

The Chairman called Vote 95—Surface Transportation Program under TRANSPORT

Mr. Tingley made a statement and answered questions.

At 11:02 o'clock a.m., the Committee adjourned until 8:00 o'clock p.m. Tuesday, November 27, 1979.

PROCÈS-VERBAL

LE VENDREDI 23 NOVEMBRE 1979
(11)

[*Traduction*]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 9h 35, sous la présidence de M. Forrestall (président).

Membres du Comité présents: MM. Bockstael, Deniger, Elliott, Ferguson, Forrestall, Hargrave, Lumley, MacLellan, Mayer, McKenzie, Reid (*St. Catharines*) et Richardson (*Humbolt-Lake Centre*).

Autre député présent: M. Dionne (*Northumberland-Miramichi*).

Témoin: M. Rupert J. Tingley, président et directeur général de CN Marine Inc.

Le Comité reprend l'étude de son Ordre de renvoi du lundi 15 octobre 1979 portant sur le Budget principal pour l'année financière se terminant le 31 mars 1980. (*Voir procès-verbal du mardi 6 novembre 1979, fascicule no 3*).

Le président met en délibération le crédit 95—Programme des transports de surface sous la rubrique TRANSPORTS.

M. Tingley fait une déclaration et répond aux questions.

A 11h 02, le Comité suspend ses travaux jusqu'au mardi 27 novembre 1979, à 20 heures.

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(*Recorded by Electronic Apparatus*)

[*Texte*]

Friday, November 23, 1979.

• 0933

The Chairman: Good morning, gentlemen, ladies. We shall resume consideration of our Order of Reference relating to the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1980. I will call Vote 95:

TRANSPORT

A—Department—Surface Transportation Program

Budgetary

Vote 95—Payments to CN Marine Inc. and Canadian National Railway Company pursuant to contracts with Her Majesty.....$118,800,000

The Chairman: You will find these votes on pages 28-68 and 28-69 in your Blue Book.

It is a bit of an historic occasion. As some of you are aware, there is no opportunity any longer, for the first time in the history of this country, to significantly have the railway in front of us. Yesterday we had VIA Rail which was, of course, new. Today we have the second major aspect of what used to be the responsibility of Canadian National itself to respond and to answer for, and that is, of course, the marine aspect of the Canadian National Railway.

It is my privilege this morning to welcome the first president of the new corporation, Mr. Tingley. We do that, noting the historic occasion on which you are here. Might I ask you to introduce the officials you have with you.

Mr. Rupert J. Tingley (President and General Manager, CN Marine): Thank you very much, Mr. Forrestall. As you say, this is a historic occasion in that this is the first time CN Marine has been here. It is also an historic occasion for me, or something of that nature, because it is the first time that I have ever appeared before a parliamentary committee.

• 0935

With me today, on my immediate right, is Mr. Frank Broderick, Assistant General Manager, Operations; next to him is Mr. Robert Kennedy, Director of Finance and Administration; just around the corner is Kenneth Wood, Assistant General Manager, Technical; over at the table there is Mr. Cliff Kelley, Manager of our Prince Edward Island service; Mr. Hobart Fowler, Manager of what we call our Gulf Services, essentially those services which operate from North Sydney to Port-aux-Basques; Paul Bray, Co-ordinator of Budgets and Statistics; somewhere is Mr. Wes Kelley, down there, Director of Public Affairs and Marketing; and Mr. Robert Ward, Executive Assistant. That is the team I have with me, Mr. Chairman.

TÉMOIGNAGES

(*Enregistrement électronique*)

[*Traduction*]

Le vendredi 23 novembre 1979

Le président: Bonjour, mesdames et messieurs. Nous reprenons l'étude de notre ordre de renvoi qui porte sur les prévisions budgétaires pour l'année financière se terminant le 31 mars 1980. Nous passons à l'étude du crédit 95:

TRANSPORTS

A—Ministère—Programme des transports de surface

Budgétaire

Crédit 95—Paiements à CN Marine Inc. et à la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada conformément à des marchés conclus avec Sa Majesté $118,800,000

Le président: Vous trouverez ce crédit aux pages 28-68 et 28-69 du Livre bleu.

L'occasion est historique. Comme le savent certains d'entre vous, nous n'aurons plus l'occasion, pour la première fois dans l'histoire du pays, de faire comparaître les sociétés de chemins de fer. Hier, nous avons accueilli les représentants de VIA Rail, un organisme nouveau. Aujourd'hui, nous étudions le deuxième aspect principal de ce qui, anciennement, était une responsabilité des Chemins de fer nationaux; il s'agit bien sûr du service maritime des Chemins de fer nationaux.

J'ai l'honneur ce matin de souhaiter la bienvenue au premier président de cette nouvelle entreprise, M. Tingley. Je ne puis m'empêcher de noter l'aspect historique de votre visite. Je vais maintenant vous demander de nous présenter les collaborateurs qui vous accompagnent.

M. Rupert J. Tingley (président et directeur général, CN Marine): Merci beaucoup, monsieur le président. Comme vous venez de le dire, voilà en effet qui est digne de mention: c'est la première fois que CN Marine comparaît. C'est également un grand jour pour moi, puisque c'est la première fois que je comparais devant un comité parlementaire.

M'accompagnent aujourd'hui, à ma droite immédiate, M. Frank Broderick, directeur général adjoint, Opérations; à ses côtés, M. Robert Kennedy, directeur des Finances et de l'Administration. Le premier au coin de la table est M. Kenneth Wood, directeur général adjoint, Services techniques. À la table du fond, se trouvent M. Cliff Kelley, directeur de notre service à l'Ile-du-Prince-Édouard; M. Hobart Fowler, directeur de ce que nous appelons nos services du golfe, c'est-à-dire le service que nous exploitons de North Sydney à Port-aux-Basques; M. Paul Bray, coordonnateur des budgets et de la statistique. Là-bas, au bout de la table, se trouve M. Wes Kelley, directeur des Relations publiques et de la Commercialisation; ainsi que M. Robert Ward, adjoint à l'exécutif. Voilà l'équipe qui m'accompagne, monsieur le président.

[*Text*]

The Chairman: Thank you very much, Mr. President. Do you have an opening statement that you would like to make?

Mr. Tingley: Yes, I have an opening statement which I would like to read, or at least go through, probably with some additional comments as I go along.

The Chairman: I understand the copies of the President's statement have been circulated.

Mr. Tingley.

Mr. Tingley: Mr. Chairman and members, some on the Committee from the Atlantic Provinces know CN Marine as a ferry operator, ship repairer and employer, a purchaser, a truck carrier. Others know us as the railway that went to sea, a coastal boat operator, a northern resupply operation, an essential component of the region's tourist industry and a few other things, sometimes not always complimentary.

I thought it appropriate to take a few moments this morning to introduce the company and some of my senior officers. CN Marine, as the principal ferry operator on the East Coast, owns and charters up to 33 ships each year under contract to the government of Canada. We carry approximately 2.25 million passengers, a million automobiles and trucks, almost a million tons of rail freight each year throughout the territory. The federally-contracted operations consist of a year-round ferry service between New Brunswick and Prince Edward Island that carries passengers, passenger-related vehicles, commercial highway units and rail cars. We operate the year-round ferry service between North Sydney, Nova Scotia, and Port-aux-Basques, Newfoundland, that carries passengers, highway and rail traffic. We operate another ferry service for passengers and highway traffic during the tourist season between North Sydney and Argentia on the southeast coast of Newfoundland. We operate a year-round passenger and freight boat service between Argentia and Port-aux-Basques to serve the outports on the south coast of Newfoundland, many of which, by the way, still do not have highway communication. And we operate coastal boat and auto ferry service on the north coast of Newfoundland and Labrador during the navigation season. And here again, many of those areas which we serve do not have highways. These services are what we call constitutional routes that were part of the terms of Confederation when Prince Edward Island and Newfoundland joined Canada.

We also carry passengers and highway traffic year-round between Digby, Nova Scotia, and Saint John, New Brunswick, and between Yarmouth, Nova Scotia, and Portland, Maine. These are what we would think of in terms of shortcut routes, avoiding considerable land miles for those who want to make a direct connection.

Another ferry service operates during the tourist season between Yarmouth, Nova Scotia, and Bar Harbour, Maine.

[*Translation*]

Le président: Merci beaucoup, monsieur le président. Avez-vous une déclaration à nous faire?

M. Tingley: Oui, j'ai une déclaration que j'aimerais vous lire, ou tout au moins résumer, tout en ajoutant les remarques, au fur et à mesure.

Le président: Si je comprends bien, on a distribué des copies de la déclaration du président.

Monsieur Tingley.

M. Tingley: Monsieur le président, membres du comité. Certains membres du comité provenant des provinces atlantiques connaissent CN Marine comme exploitant de traversiers, réparateur de navires, employeur, acheteur et transporteur de camions. D'autres nous connaissent comme le chemin de fer qui a pris la mer, un exploitant de caboteurs, une entreprise de ravitaillement des régions nordiques, un élément essentiel de l'industrie touristique de la région, et quelques autres choses encore, pas toutes élogieuses.

J'ai pensé qu'il serait opportun de prendre quelques minutes ce matin pour présenter la compagnie et certains des cadres supérieurs aux membres qui nous rencontrent pour la première fois. CN Marine, à titre de principal exploitant de traversiers sur la côte est, possède et affrète jusqu'à 33 navires chaque année. En vertu d'un contrat passé avec le gouvernement du Canada, nous transportons environ deux millions et quart de passagers, un million d'automobiles et de camions et presque un million de tonnes de marchandises de chemin de fer chaque année sur tout le territoire. Les activités assurées aux termes d'un contrat passé avec le gouvernement fédéral comprennent un service de traversiers à longueur d'année entre le Nouveau-Brunswick et l'Ile-du-Prince-Édouard pour le transport de passagers, de leurs véhicules, de véhicules routiers commerciaux et de wagons ferroviaires. Nous exploitons le service de traversiers à longueur d'année entre North Sydney, Nouvelle-Écosse, et Port-aux-Basques, Terre-Neuve, qui transporte les passagers, les véhicules routiers et les wagons ferroviaires. Nous exploitons un autre service de traversiers pour passagers et véhicules routiers durant la saison touristique entre North Sydney et Argentia, sur la côte sud-est de Terre-Neuve. Nous assurons pendant toute l'année un service de caboteurs transportant des passagers et des marchandises entre Argentia et Port-aux-Basques, pour desservir les ports éloignés le long de la côte sud, où il n'y a aucune route. Et nous exploitons un service de caboteurs et de traversiers transportant des automobiles le long de la côte nord de Terre-Neuve et du Labrador durant la saison de navigation. Ici aussi, nombre de régions desservies n'ont aucune route. Ces services sont ce que nous appelons les routes constitutionnelles qui faisaient partie des conditions de la Confédération lorsque l'Ile-du-Prince-Édouard et Terre-Neuve se sont jointes au Canada.

Nous transportons aussi des passagers et des véhicules routiers toute l'année entre Digby, Nouvelle-Écosse, et Saint-Jean, Nouveau-Brunswick, et entre Yarmouth, Nouvelle-Écosse, et Portland, Maine. C'est ce que nous appelons nos services de raccourci, qui permettent d'éviter de longs détours par la route.

Un autre service de traversiers est exploité durant la saison touristique entre Yarmouth et Bar Harbor, Maine.

[*Texte*]

We employ an average of 3,300 men and women in the ferry and coastal service. Our employment peaks at 4,300 during the tourist season. CN Marine is a wholly-owned subsidiary of Canadian National. It has a 12-member Board of Directors with Robert Bandeen as Chairman and Charles Armstrong, the President of CN Holding as Vice-Chairman. A list of the members of the board is attached to the copies of my remarks which have been circulated to you.

I am the President and General Manager of the Corporation. That committee consists of the Assistant General Manager (Technical), the Assistant General Manager (Operations); the Director of Finance and Administration; the Director of Public Affairs and Marketing—and those four people are here with me—and the Director of Industrial Relations.

Our management structure is a decentralized one based on geographic sectors. More specifically, responsibility for operation of the services is located at Borden on Prince Edward Island, Saint John in New Brunswick, North Sydney in Nova Scotia and St. John's in Newfoundland. Our corporate headquarters is in Moncton.

• 0940

The task of creating a professional marine organization to manage the ferry services I have described was launched in the early seventies. Canadian National and the Ministry of Transport had agreed that there was a need to develop more effective planning and control procedures for what was rapidly becoming a more complex and expensive group of public services.

It seemed that creation of a semi-autonomous marine organization functioning under the discipline of the balance sheet was the most efficient method of achieving that goal. The fact that CN Marine has been able in recent years to reduce planned expenditures or estimated expenditures by some $40 million suggests the approach was the correct one.

I do not want to take the time here to outline how Canadian National originally came to be involved in the operation of these services. There is a history on that subject written by Harry Bruce called *Lifeline*, which I can recommend highly to any of you. Suffice it to say that from 1974 to 1978, we were involved in ccnsolidating the operations of the services I have described, bringing them together as a marine organization rather than as a group of railway departments.

In 1979, the final stage in this organizational process was completed when CN Marine and the Government of Canada signed a series of fixed-price contracts for the operation of these services.

The contracts are negotiated annually. The government decides upon the rates to be charged ferry service customers each year and sets the level of service to be provided. We

[*Traduction*]

Nous employons en moyenne 3,300 hommes et femmes pour assurer ces services de traversiers et de caboteurs. Le nombre d'employés atteint un maximum de 4,300 personnes durant la saison touristique. CN Marine est une filiale en propriété exclusive du Canadien National. Son conseil d'administration se compose de 12 membres et le président en est Robert Bandeen et le vice-président, Charles Armstrong, président des Divisions CN. Une liste des membres du conseil d'administration est annexée à la copie de mes remarques qui vous a été distribuée.

Je suis le président et le directeur général de CN Marine. Un comité de cadres supérieurs composé de cinq membres m'aide à administrer cette société maritime. Ce comité comprend le directeur général adjoint (services techniques), le directeur général adjoint (exploitation), le directeur des finances et de l'administration, le directeur des relations extérieures et du marketing—ces quatre personnes m'accompagnent—et le directeur des relations industrielles.

Notre structure administrative est décentralisée et fondée sur des secteurs géographiques. Plus particulièrement, la responsabilité de l'exploitation des services revient à Borden, sur l'Ile-du-Prince-Édouard, à Saint-Jean, au Nouveau-Brunswick, à North Sydney, en Nouvelle-Écosse et à Saint-Jean, à Terre-Neuve. Notre siège social est situé à Moncton.

La tâche d'établir une entreprise maritime professionnelle pour l'administration des services de traversiers que je viens de décrire a commencé au début des années 70. Le Canadien National et le ministère des Transports avaient convenu qu'il fallait élaborer des méthodes de contrôle et de planification plus efficaces pour ce qui devenait rapidement un groupe plus complexe et coûteux de services publics.

Il semblait que la mise sur pied d'une entreprise maritime semi-autonome soumise à la discipline d'un bilan financier était la méthode la plus efficace pour atteindre ce but. Le fait que CN Marine a été en mesure, au cours des récentes années, de réduire ses dépenses prévues de 40 millions de dollars semble indiquer que c'était la bonne solution.

Je ne voudrais pas prendre le temps ici pour exposer à grands traits comment le Canadien National, à l'origine, en est venu à se charger de l'exploitation de ces services. L'historique en est donné dans le livre d'Harry Bruce, *Lifeline*, que je vous recommande fortement à tous. Il suffit de dire que de 1974 à 1978, nous avons procédé à la consolidation de l'exploitation des services que j'ai décrits, en les réunissant ensemble sous une entreprise maritime plutôt que comme groupe de services du chemin de fer.

En 1979, la phase finale de ce processus d'organisation se terminait lorsque CN Marine et le gouvernement du Canada signaient une série de contrats à prix fixes pour l'exploitation de ces services.

Ces contrats seront négociés tous les ans. Le gouvernement détermine les tarifs que devront payer les clients des services de traversiers, chaque année, et fixe le niveau du service à

[*Text*]

calculate the cost of providing that service at those rates. An operating price for the year is then negotiated. There is an attachment to my remarks that indicates future expectations on cost control. That is an overview of the contract process.

Ownership of the ships and terminals was also transferred to us earlier this year with responsibility for modernizing them on a planned basis. Part of the cost of that program will be met from a capital fund to be drawn down over the next five years. From 1984 on, we expect to be self-sustaining in terms of capital.

Our first major job will be to replace the *Abegweit* in the New Brunswick-Prince Edward Island service. We are completing the review of bids from Canadian shipyards for that job and expect to award the contract soon—and there was a release, Mr. Chairman, on that matter yesterday.

That new ship should be ready for service by late 1981 or early 1982. By then, changes in the terminals at Cape Tormentine and Borden will have been completed to accommodate the new vessel. Those changes will be carried out with the least possible inconvenience to our passenger and freight customers.

Recent advances in ice-breaking techniques and technology have been incorporated in the design to produce a more productive and effective vessel. The technology to be applied includes an air-bubbling system that will enable the ship to operate more easily in heavy ice with less energy and chance of damage.

Some of our senior captains from the Prince Edward Island service have had the opportunity to test the system. They believe the new ship will do a very effective job maintaining the year-round link between the island and the mainland and will be a worthy successor to the *Abegweit*.

The new ship will be able to carry twice as much traffic as the *Abegweit* on each crossing.

While the design work associated with the new P.E.I. ferry has been going on, we also initiated detailed planning this year for modernizing the Newfoundland fleet and shore facilities.

Recently, two ferries we operate under charter between Nova Scotia and Newfoundland were acquired by Canadian interests—Roylease Limited of Montreal, a subsidiary of the Royal Bank of Canada.

The new leasing arrangements will give us time to complete our review of future vessel needs for Newfoundland service. Those two roll-on roll-off ships helped us cope with the major increase in highway traffic to and from Newfoundland that occurred earlier in the seventies. They were instrumental in our efforts to break the bottleneck which the 100-mile Gulf used to represent to Newfoundland transportation.

[*Translation*]

assurer. Nous calculons le coût pour assurer ce service à ces tarifs. Un prix d'exploitation pour l'année est alors négocié. Une disposition à ce qui précède précise que les perspectives d'avenir sont fondées sur le contrôle des coûts. Voilà une vue d'ensemble du processus contractuel.

Plus tôt cette année, nous sommes aussi devenus propriétaires des navires et des gares maritimes et il nous incombe de prévoir leur modernisation. Une partie du coût de ce programme proviendra des fonds d'immobilisations qui seront réduits au cours des cinq prochaines années. À compter de 1984, nous prévoyons être financièrement autonomes.

Notre première tâche majeure sera de remplacer l'*Abegweit*, qui assure la liaison Nouveau-Brunswick—Ile-du-Prince-Édouard. Nous terminons présentement l'examen des soumissions des chantiers navals canadiens pour cette tâche et nous nous attendons d'accorder ce contrat sous peu; il y a eu à ce sujet, monsieur le président, un communiqué, hier.

Ce nouveau navire devrait être prêt pour entrer en service vers la fin de 1981 ou au début de 1982. Les changements apportés aux gares maritimes à Cap-Tourmentin et Borden seront alors terminés pour recevoir le nouveau navire. Nous ferons ces changements en gênant le moins possisble nos passagers et nos clients qui expédient des marchandises.

De récents progrès dans la technique et la technologie des brise-glace ont été intégrés dans la conception, pour construire un navire plus productif et efficace. La technologie qui sera appliquée comprend un système de bulles d'air qui permettra au navire de fonctionner plus facilement dans les glaces épaisses, en consommant moins de carburant et en réduisant la possibilité de dommages.

Certains de nos capitaines de grade supérieur assurant le service à l'Ile-du-Prince-Édouard ont eu l'occasion de mettre à l'épreuve ce système. Ils estiment que le nouveau navire maintiendra avec efficacité la liaison à longueur d'année entre l'île et le continent et sera un digne successeur de l'*Abegweit*.

Le nouveau navire pourra transporter deux fois plus de trafic à chaque traversée.

Pendant que se poursuivaient les travaux de conception du nouveau traversier pour l'Ile-du-Prince-Édouard, nous avons aussi entrepris cette année la planification détaillée pour la modernisation de la flotte de Terre-Neuve et des installations à terre.

Récemment, deux navires que nous exploitons sous contrat d'affrètement entre la Nouvelle-Écosse et Terre-Neuve ont été acquis par des intérêts canadiens, *Roylease Limited*, de Montréal, une filiale de la Banque royale du Canada.

Ces nouveaux arrangements de crédit-bail nous donneront le temps de terminer l'étude de nos besoins futurs en navires pour le service de Terre-Neuve. Ces deux navires transrouliers nous ont permis de faire face à un important accroissement du trafic routier en provenance et à destination de Terre-Neuve, qui s'est produit au début des années soixante-dix. Ils ont contribué à éliminer l'embouteillage que représentait auparavant le golfe de 100 milles pour le transport à Terre-Neuve.

[*Texte*]

Our own employees have become very knowledgeable and credible marine operators on a world-scale since the formation of the marine group in CN. We are active participants in Canada's marine research and development advisory board and other forums for the exchange of information and views on marine matters.

We have been successful in recovering oily bilge water to help heat some of our terminal buildings. We are reducing fuel consumption through on-board ship monitoring systems. We have just completed a successful three-year test of a new lubricating oil refined in Sarnia from Alberta crude for use in the East Coast fleet. That new Canadian product helps the nation become more self-sufficient than it was before.

• 0945

We will be watching the energy situation closely for a number of reasons. The new ship for P.E.I. service that I mentioned earlier will still be in service in the year 2000, for example. If I knew what the energy situation was going to be like then, I would feel more comfortable deciding now the type of engines to put on board. But my lack of knowledge on energy futures is not unique.

In terms of travel in Canada, I believe CN Marine's new central reservations bureau in North Sydney will become even more valuable an aid to Canada's tourist industry in the years ahead. This year we have been able to offer potential travellers immediate confirmation on reservations or available alternatives for the first time on the Bay of Fundy and Newfoundland-Gulf routes. At the same time, this service will help us make more productive use of ship capacity.

Mr. Chairman, that concludes my opening statement, other than to say that I appreciate the opportunity to introduce our operations to the Committee and answer any questions.

The Chairman: Thank you very much. I have—Mr. Dionne?

Mr. Dionne (Northumberland-Miramichi): I am not standing up, Mr. Chairman, to be formal. I just have a bad hip this morning that pains when I sit down.

The Chairman: I thought it was in deference to me.

Mr. Dionne (Northumberland-Miramichi): We will put that on the record.

The Chairman: I will take it out. Mr. Dionne.

Mr. Dionne (Northumberland-Miramichi): Thank you, Mr. Chairman.

I would like to take this opportunity, particularly on behalf of the members of the opposition on this Committee, but I am sure I can speak for all members of the Committee, to welcome Mr. Tingley to our Committee this morning along

[*Traduction*]

Nos employés sont devenus des exploitants maritimes bien informés et compétents à l'échelle mondiale depuis la formation du groupe maritime au CN. Nous participons activement au Conseil consultatif de recherche et de développement maritime du Canada, et à d'autres tribunes, pour l'échange de renseignements et de vues sur des questions maritimes.

Nous avons réussi à récupérer l'eau de cale huileuse pour aider à chauffer certaines de nos gares maritimes. Nous réduisons la consommation de combustible au moyen de systèmes de contrôle à bord des navires. Nous venons à peine de terminer avec succès un essai de trois ans d'une nouvelle huile de lubrification raffinée à Sarnia à partir de pétrole brut albertain, qui servira sur la flotte de la côte est. Ce nouveau produit canadien aide le pays à devenir plus autonome qu'antérieurement.

Nous surveillerons la situation énergétique de près pour un certain nombre de raisons. Le nouveau navire pour le service de l'Ile-du-Prince-Édouard que j'ai mentionné précédemment sera encore en service en l'an 2000, par exemple. Si je savais ce que sera la situation énergétique alors, je serais plus à l'aise pour décider maintenant le type de moteurs à mettre à bord. Mais mon manque de connaissance sur l'avenir énergétique n'est pas unique.

Pour ce qui est des voyages au Canada, je crois que le nouveau bureau central des réservations, à North Sydney, deviendra encore plus utile à l'industrie touristique au cours des années à venir. Cette année, nous avons été en mesure d'offrir aux voyageurs éventuels la confirmation immédiate des réservations ou des autres choix possibles, pour la première fois pour le service de la baie de Fundy et celui de Terre-Neuve. En même temps, ce service nous permettra de faire un usage plus productif de la capacité des navires.

Ceci est la conclusion de ma déclaration préliminaire, monsieur le président, sauf pour dire que j'apprécie l'occasion de pouvoir présenter nos activités au comité et répondre à toute question que vous aimeriez poser.

Le président: Merci beaucoup. Je donne la parole à M. Dionne?

M. Dionne (Northumberland-Miramichi): Ce n'est pas par souci de dignité, monsieur le président, que je reste debout. Ce matin, j'ai très mal à une hanche, qui me fait encore plus mal lorsque je suis assis.

Le président: Je croyais que c'était par égard pour moi.

M. Dionne (Northumberland-Miramichi): Que cela figure au procès-verbal.

Le président: Ce sera rayé. Monsieur Dionne.

M. Dionne (Northumberland-Miramichi): Merci, monsieur le président.

J'aimerais prendre l'occasion qui m'est offerte, plus particulièrement au nom des membres du comité qui font partie de l'opposition, mais également, j'en suis persuadé, au nom de tous les membres du comité, pour souhaiter la bienvenue à M.

[*Text*]

with his other officials. Since it is the first time they have appeared here as a separate entity, I think it is important that they come and that they give us an over-view.

I would also like to compliment Mr. Tingley on the opening statement he made I think it is very helpful to us, and having said that, I will get into my questions.

Your opening statement says that you accommodate approximately two and a quarter million passengers, one million cars and trucks, and you go on to talk about rail freight and highway traffic as well. Can you tell us, Mr. Tingley, what proportion of your income comes from passengers?

Mr. Tingley: I am sorry, I cannot tell you right off the top of my head. As compared with rail freight or as compared with trucks?

Mr. Dionne (Northumberland-Miramichi): As compared with non-human cargo, I suppose.

Mr. Tingley: I am only guessing that it is probably about fifty-fifty.

Mr. Dionne (Northumberland-Miramichi): About fifty-fifty?

Mr. Tingley: I could get the information for you but I do not have it at my fingertips.

Mr. Dionne (Northumberland-Miramichi): I do not need an exact figure. What I am looking for is how important to the operation is passenger travel. Obviously, it is very significant.

Mr. Tingley: In terms of revenue I still think it is about fifty-fifty. I do not know about operation. Of course, we get a great number of passengers during the summer months; the percentage of our total passengers that we handle during the summer months is very high. I would say 60 to 70 per cent, for instance, of all the passengers we handle on the Newfoundland service, between June 1 and the middle of September.

Mr. Dionne (Northumberland-Miramichi): Do you have sufficient ship capacity now in your opinion to meet the demand?

Mr. Tingley: Yes. At present we think we have sufficient ship capacity to meet the demand. There will be some times during the day, or there could be some times during the seasons, when that capacity will be very tight. But basically we have enough capacity to meet the demand.

Mr. Dionne (Northumberland-Miramichi): All right. Would you go into just a little bit of detail on the relationship now between CN Marine and MOT?

Mr. Tingley: Yes. As I indicated in my opening statement, each year we work with MOT on a contract basis. The basis for preparation of that contract is that people at MOT tell us what level of service they would like us to provide. How that is

[*Translation*]

Tingley, ainsi qu'à ses collaborateurs. Puisque c'est la première fois qu'ils comparaissent ici pour représenter l'entreprise comme organisme autonome, je crois qu'il est important qu'ils viennent nous donner un aperçu de leurs activités.

J'aimerais également féliciter M. Tingley pour sa déclaration, qui, à mon avis, nous sera des plus utiles. Cela dit, je vais passer à mes questions.

Dans votre déclaration, vous affirmez pouvoir desservir environ 2,250,000 passagers et 1 million de voitures et de camions, et vous mentionnez également les marchandises expédiées par trains et par camions. Pouvez-vous nous dire, monsieur Tingley, quel pourcentage de vos revenus provient du service voyageurs?

M. Tingley: Je regrette, mais de mémoire, je ne saurais vous le dire. Voulez-vous savoir le pourcentage par comparaison au transport des marchandises par trains ou par camion . . . ?

M. Dionne (Northumberland-Miramichi): Par comparaison aux cargaisons non humaines, je suppose.

M. Tingley: Ce n'est qu'une approximation, c'est environ 50-50.

M. Dionne (Northumberland-Miramichi): Environ 50-50?

M. Tingley: Je peux vous obtenir les renseignements, mais je ne les ai pas avec moi.

M. Dionne (Northumberland-Miramichi): Je n'ai pas besoin d'un chiffre exact. J'essayais simplement de voir quelle importance le service voyageurs a dans vos activités. Il est évident que son apport est très important.

M. Tingley: Je crois qu'au chapitre des revenus, le pourcentage est d'environ 50-50. Je ne sais pas ce qu'il en est pour l'ensemble de nos activités. Évidemment, nous transportons un grand nombre de voyageurs au cours des mois d'été; le pourcentage par rapport à l'ensemble des voyageurs que nous transportons est beaucoup plus élevé pendant les mois d'été. Je dirais par exemple que de 60 à 70 p. 100 des voyageurs sur la ligne de Terre-Neuve fréquentent le service du 1er juin à la mi-septembre.

M. Dionne (Northumberland-Miramichi): À votre avis, avez-vous suffisamment de navires pour répondre à cette demande?

M. Tingley: Oui. À l'heure actuelle, nous croyons avoir suffisamment de place sur nos navires pour faire face à la demande. Il y a bien sûr certains moments pendant la journée, ou certains moments dans la saison, où nous sommes un peu pressés. Mais en fait, nous sommes en mesure de répondre à la demande.

M. Dionne (Northumberland-Miramichi): Très bien. Pouvez-vous nous donner quelques détails sur la relation qui existe maintenant entre CN Marine et le ministère des Transports?

M. Tingley: Oui. Comme je l'ai dit dans ma déclaration, à chaque année, nous mettons au point un contrat de base avec le ministère des Transports. Cela se passe de la façon suivante: les fonctionnaires du ministère des Transports nous disent quel

[*Texte*]

stated varies from service to service. The Prince Edward Island service may say to us, we calculate that you will need to make 13,000 trips and a certain percentage of those trips have to be made in certain months, and that sort of thing. They then say to us, the rate that you will charge, the fare you will charge, will be a certain amount.

• 0950

We then calculate what it is going to cost us to provide those 13,000 trips or whatever. We estimate the number of people, the number of trucks, this sort of thing; multiply that by what we are permitted to charge; subtract it from the total cost; go back to MOT and say, we need x millions of dollars to provide that service for you.

On capital, as I indicated in my opening statement, a special fund has been designated or an amount of money has been designated which I think roughly equals the amount of unaccumulated depreciation on the assets which we had turned over to us, adjusted for inflation. We have the right to draw down against that on a proven need basis over a five-year period. That, together with our depreciation and our retained earnings, should see us almost through the replacement or whatever additions we might need to the fleet.

Mr. Dionne (Northumberland-Miramichi): On page 3 of your statment, Mr. Tingley, you said:

> The fact that CN Marine has been able in recent years to reduce planned expenditures by 40 million dollars suggests the approach was the correct one.

How were those expenditures reduced, and what effect has that reduction had on passenger service?

Mr. Tingley: That estimate, Mr. Dionne, was made back in I guess the early seventies of what we might be spending through the seventies and into the eighties, what might be required to provide the service. Through the use of some different types of vessels and more efficient operation of the vessels which we have, and that sort of thing, we have been able, as I indicated in that statement, to reduce those planned expenditures by about $40 million.

As far as the effect on the passenger service is concerned, I do not think it has had—if anything, in many respects it has had a beneficial effect on the service. For instance, we have added a service between Portland, Maine, and Yarmouth, Nova Scotia. We have certainly increased the carrying capacity between North Sydney and Port-aux-Basques in terms of our total capability in that sense, particularly in the summer months. In Prince Edward Island we are still using the same four vessels that have been there for some time, but other than on something like a holiday weekend, a rainy day in Prince Edward Island when everybody decides to head back to the mainland or something like that and the campers all move out—

[*Traduction*]

niveau de service ils veulent que nous offrions. Les modalités varient d'un service à l'autre. Les responsables du service à l'Ile-du-Prince-Édouard nous demandent, par exemple, d'assurer 13,000 voyages, dont un certain nombre devront être effectués au cours d'une saison donnée, et ils fixent les tarifs.

Ensuite, nous calculons nos coûts pour ces 13,000 voyages. Nous faisons une estimation du nombre de voyageurs, du nombre de camions, et ainsi de suite, et nous calculons ce que seront nos revenus, compte tenu du tarif fixé. La différence entre nos coûts et nos revenus correspond à la somme que nous demandons au ministère des Transports de nous verser pour ce service.

Quant à la mise de fonds, comme je l'ai dit dans ma déclaration préliminaire, un fonds spécial a été créé pour couvrir, plus ou moins, et compte tenu de l'inflation, la dépréciation de l'actif qu'on nous a transmis. Nous avons le droit de tirer un certain montant de cette somme, au besoin, au cours d'une période de 5 ans. Cela, en plus de notre amortissement et de nos bénéfices non répartis, devrait suffire pour remplacer ou augmenter notre équipement.

M. Dionne (Northumberland-Miramichi): À la page 3 de votre déclaration, monsieur Tingley, vous dites:

> Le fait que CN Marine a été en mesure au cours des récentes années de réduire ses dépenses prévues de 40 millions de dollars semble indiquer que c'était la bonne solution.

Comment avez-vous pu réduire vos dépenses et quelle répercussion cela a-t-il eu sur le service voyageurs?

M. Tingley: Au début des années 70, on avait fait une estimation de nos dépenses et du service que nous serions appelés à offrir au cours des 20 années suivantes. Grâce à des bateaux de modèles différents et à une exploitation plus efficace de ces derniers, nous avons pu réduire les dépenses que nous avions prévues de quelque 40 millions de dollars.

À mon avis, le service voyageurs ne s'en est porté que mieux. Par exemple, nous avons ajouté une ligne entre Portland, Maine, et Yarmouth, Nouvelle-Écosse. Nous avons augmenté la capacité de transport entre North Sydney et Port-aux-Basques, surtout au cours de la saison estivale. Pour desservir l'Ile-du-Prince-Édouard, nous utilisons toujours les mêmes quatre bateaux, et à moins que ce ne soit un long week-end ou un jour pluvieux, sur l'Ile, quand tout le monde décide de rentrer . . .

[*Text*]

The Chairman: It never rains in Prince Edward Island. It is a vicious rumour that has been spread around here in central Canada.

Mr. Tingley: Anyway, Mr. Chairman, on certain days people decide to move out of Prince Edward Island and go to the mainland.

Mr. Dionne (Northumberland-Miramichi): I will have to call the Chairman to order.

Mr. Tingley: On those days we would run into some line-ups, yes, that is true. But basically I would say that we are handling the traffic which is offering what I would think is a reasonably current basis.

Mr. Dionne (Northumberland-Miramichi): Can we turn for a moment to the new ship you spoke of in your opening statement? I believe you said she would be able to carry twice as many vehicles, twice as many passengers, as the *Abegweit* and she will come on stream by 1981 or 1982. You say some changes in terminals at Cape Tormentine and Borden will have to be completed. Before we get to the terminals, let us talk for a minute or two about the ship. Has the design been completed? I take it from the dates you give here that it has.

• 0955

Mr. Tingley: Yes. Thank you for that question, Mr. Dionne.

The development and the design of a ship is a very complex thing. For instance in this particular case, we had two ice-breakers, and it is an icebreaker, the *Abegweit*, which we are replacing. We sought out some advice, first of all, on what size of ships should we have. Should we go for a great, huge ship which probably would only have to make a few trips a day or should we go for a maximum ship which would fit the existing docks?

The answer which we got back from our consultants on that was that the best thing for us to do was to go for a ship which would fit the existing dock configuration, not necessarily all the details of the dock but the existing dock configuration, and maximize the capacity of that ship for carrying automobiles and trucks and rail cars and that sort of thing. We, then, through working with a firm of naval architects in Montreal, German and Milne, designed the ship which we thought was a very good ship. However, last winter ice came into that strait, Northumberland Strait, as it had not been there for many, many years. In fact, I think for the first time in many, many years we had to call in a government icebreaker. Just to give you an example of the magnitude of that ice, at one time, the *Louis St. Laurent* was charging into a piece of ice and could not get through it; she backed off and left a full imprint of her hull on that piece of ice and that ship was drawing 35 feet of water at that time. It gives you an idea of what we have to put up with there.

Watching that operation last winter, we began to question the design of our ship for ice and we started looking for some advice. Just about at that same time, a firm was set up in Canada called Canfin Consultants which was, I believe, 50 per

[*Translation*]

Le président: Mais il ne pleut jamais à l'Ile-du-Prince-Édouard. Ce sont les mauvaises langues du Canada central qui répandent cette rumeur.

M. Tingley: Quoi qu'il en soit il y a des jours où les gens décident de quitter l'Ile-du-Prince-Édouard.

M. Dionne (Northumberland-Miramichi): Devrais-je rappeler le président à l'ordre?

M. Tingley: Les jours de cohue, donc, il y a inévitablement des queues. En temps ordinaire, cependant, je dirais que nous nous débrouillons bien et que le service se fait rondement.

M. Dionne (Northumberland-Miramichi): J'aimerais revenir au nouveau bateau dont vous avez parlé dans votre déclaration. Vous avez dit qu'il pourrait transporter deux fois plus de véhicules, deux fois plus de passagers, que le *Abegweit* et qu'il serait en service dès 1981 ou 1982. Vous avez parlé de modifications aux ports de Cap-Tourmentin et de Borden. Mais avant de parler de ces ports, pourriez-vous me dire qui a fait les plans du bateau? Si je ne m'abuse, ces plans sont terminés.

M. Tingley: En effet. Merci d'avoir posé cette question, monsieur Dionne.

L'élaboration des plans d'un bateau est une chose complexe. Dans le cas qui nous occupe, nous possédions deux brise-glace, et c'est l'un d'entre eux, le *Abegweit*, que nous remplaçons. Nous nous sommes demandé quelle devait être la taille du navire dont nous avions besoin. Valait-il mieux un navire énorme qui n'aurait qu'à faire quelques navettes par jour, ou devrions-nous acquérir un bateau qui pourrait s'adapter aux installations portuaires existantes?

Nos experts-conseils nous ont recommandé d'acquérir un bateau qui s'adapterait aux quais actuels, avec quelques rajustements au besoin, et d'en maximiser la capacité pour le transport de camions et de wagons. Nous avons ensuite travaillé en collaboration avec le cabinet German et Milne, des architectes de Montréal, qui ont préparé les plans de ce que nous pensions être un très bon bateau. Néanmoins, l'hiver dernier, le détroit de Northumberland a été encombré de banquises, ce qui ne s'était pas produit depuis des années. En fait, nous avons dû, l'an dernier, pour la première fois, faire appel à un brise-glace du gouvernement. Pour vous donner une idée de ce que cela a été, je vous dirai que le *Louis Saint-Laurent* a essayé de pourfendre un bloc de glace, sans succès. Le *Louis Saint-Laurent* est un bateau de 35 pieds de tirant d'eau, mais, malgré cela, en reculant, il a laissé l'empreinte de sa coque dans le bloc de glace. Vous vous rendez donc compte de l'ampleur de la situation.

C'est après cela que, l'hiver dernier, nous avons remis en question tous les plans du nouveau bateau, pour qu'ils tiennent compte de telles conditions glacières. Au moment où nous demandions des conseils, une firme, la *CanFin*, venait d'être

[*Texte*]

cent owned by Saint John Shipbuilding and Dry Dock Co. Ltd. and 50 per cent owned by Finnish interests. That led us to doing some work with a firm in Finland through Canfin Consultants, a firm called Waertsil. Now, Waertsils are well known worldwide for the work which they had done for the Russians and for some people in the Southern Hemisphere on icebreakers. So, with their help, to a certain extent, we designed our vessel, not completely but to a certain extent we redesigned our vessel, and then we took some captains from Prince Edward Island, senior captains in the service, three of them, and they had the capability to set up models, which I think were 15-foot models of this new vessel, scale models and the captain could actually sit in that thing and drive it. And we set up a model of the *John Hamilton Gray* because we wanted a control thing, we set up a model at Borden Harbour and we set up a model of the new ship.

First of all, we put the captains in the model of the *John Hamilton Gray* and we said, "Now, dock your vessel and watch the ice and tell us if the model of Borden Harbour and the model of the *John Hamilton Gray* works, if you get a true picture. The answer which they came back with was, "We would think we were sitting in the *John Hamilton Gray* docking it at Borden Harbour, it is the same thing exactly." So then we said, "All right, take the controls of the new vessel and see what you think of that." And the answer which came back was "The new vessel is an even better vessel in ice than the *John Hamilton Gray*".

Principally, it is a diesel-driven vessel, 18,000 horsepower driving it, slightly more powerful than the *Gray*. It incorporates a bubbler system which is a system where you blow low pressure air out through a series of holes in the hull of the ship and this lubricates the hull of the ship as it moves through the ice; it stirs up the water and breaks the bond between the ice and the ship.

And with that and with the tests which we have done, we feel that we will have a very good icebreaking vessel for that service. We also incorporated some other details into the ship for capacity. We can load two levels of trucks or three to four levels of automobiles through flexible mezzanine decks and that sort of thing.

• 1000

Mr. Dionne (Northumberland-Miramichi): My final question, Mr. Chairman, and I will make it very brief. I would like to ask about fuel economy and that sort of thing, but I will ask a very brief question.

Have you settled on a name for the new ship, and will she be built in Canada?

Mr. Tingley: The ship will be built in Canada. On our books, we designate the ship as the *Straightway*. That is not the vessel's name. We have not settled on a name for that ship.

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

Mr. Dionne (Northumberland-Miramichi): I congratulate you for having it built in Canada.

[*Traduction*]

créée au Canada. La *Saint John Shipbuilding and Dry Dock Co. Ltd* détient 50 p. 100 des intérêts de cette firme, et des intérêts finlandais, le reste. Cela nous a amenés à consulter une firme finlandaise, la *Waertsil*. La *Waertsil* est une firme bien connue dans le monde, car elle a fabriqué des brise-glace pour les Soviétiques et pour des pays de l'hémisphère sud. Avec le concours de cette firme, nous avons refait, à partir des plans existants, les plans de notre bateau. Nous avons aussi demandé à trois pilotes de l'Ile-du-Prince-Édouard de faire une maquette de ce bateau, et ils ont fabriqué une maquette de 15 pieds qui leur permettait même de s'asseoir et de piloter. Nous avons également fait une maquette du *John Hamilton Gray*, pour qu'elle serve de point de comparaison. Nous avons utilisé le port de Borden pour nos essais.

Nous avons demandé aux pilotes de faire entrer la maquette du *John Hamilton Gray* au port et de nous dire si cet essai correspondait à un amarrage concret. Ils nous ont répondu que la manoeuvre était identique à un véritable amarrage du *John Hamilton Gray*. Nous leur avons ensuite demandé de faire de même avec la maquette du nouveau bateau. Ils nous ont répondu que le nouveau bateau se manoeuvrait encore mieux que le *John Hamilton Gray*.

Le nouveau bateau fonctionnera au diesel, avec 18,000 chevaux-vapeur, un peu plus, donc, que le *Gray*. Il est équipé d'un dispositif qui permet de souffler de l'air à faible pression à travers une série de trous percés dans la coque du bateau pour lubrifier la coque au moment de son passage à travers la glace; cela crée des remous dans l'eau au point de contact entre la glace et le bateau.

Ce dispositif et les essais que nous avons faits nous permettent d'envisager que notre brise-glace sera très efficace pour assurer ce service. Nous ferons également quelques rajustements pour accroître la souplesse de chargement pour les véhicules: les deux niveaux réservés aux camions pourront être transformés, au besoin, aux niveaux pouvant accueillir des voitures.

M. Dionne (Northumberland-Miramichi): Monsieur le président, ma dernière question sera brève. J'aurais voulu aborder la question des économies de mazout, mais je ne le ferai pas.

Avez-vous choisi le nom de ce nouveau bateau? Sera-t-il construit au Canada?

M. Tingley: Le bateau sera construit au Canada. Dans nos documents, nous appelons le bateau le *Straightway*. Ce n'est que temporaire, car nous n'avons pas encore choisi de nom.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Dionne.

M. Dionne (Northumberland-Miramichi): Je vous félicite d'avoir veillé à ce que le bateau soit construit au Canada.

[*Text*]

The Chairman: I think we all do. There might have been somebody around ready to shoot if he had not.

If I just might be permitted a very brief supplementary to an earlier part of your question, could you tell us without getting into figures at all approximately how much you spend to earn a dollar on your over-all service? Perhaps it might give the members some indication of the profit ability.

Mr. Tingley: Our total budget is roughly $148 million. Now that includes an element for return on equity and that sort of thing. That is our total expense budget. Our revenues would be roughly $27, or $28 million, I would guess.

Somebody told me this morning it was 18 to 1 but I do not know whether that works out exactly 18 to 1. And that varies all over the place, Mr. Chairman. In the Newfoundland coastal service, we get about 7 cents on the dollar. In, I think, the service from Yarmouth to Bar Harbour, we get about 64 cents.

The Chairman: Thank you. Mr. McKenzie.

Mr. McKenzie: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Tingley, I would like to refer to page 3 of the supplement of your statement under external environment. You comment on the decline in U.S. tourists, and this is a concern of the government, the difficulties we are having with tourism in Canada today. The Prime Minister announced yesterday there are going to be some new programs and policies with regard to increasing and improving our tourism problems in Canada.

In your comments here you say say that the energy crisis is reducing the influx of U.S. tourists into Atlantic Canada. In your opinion, are the American tourists staying home because of the cost of gas or do they figure there is a gas shortage in Canada? In your opinion, what is the reason U.S. tourism is falling off in that area?

Mr. Tingley: Thank you, Mr. McKenzie. I am glad you asked me "in my opinion" because I think at this point in time that is about all that anybody can give, although I did deliver a paper on this at a conference in Halifax a week or so ago.

In our opinion—I will use the corporate word—the American tourists stayed home, and not only that, the Canadian tourists did not go to the United States, but that is another story, simply because they were afraid that they would get caught on the highway with an empty gas tank. Now, that is our opinion.

The *Bluenose*, which runs between Yarmouth and Bar Harbour, was down significantly, somewhere in the 20 per cent to 30 per cent range. As near as we can determine, the community of Bar Harbour also suffered very badly last year. I believe the whole state of Maine had problems. It would seem that people are afraid of being caught with that empty gas tank.

It is our opinion, and again it can only be an opinion, that the price of gasoline may not be as significant for the tourists

[*Translation*]

Le président: Nous sommes tous contents qu'il le soit. S'il n'en avait pas été ainsi, il y aurait eu un tollé de protestations.

Je voudrais poser une brève question complémentaire. Pouvez-vous nous dire combien il vous faut dépenser environ pour réaliser un dollar de bénéfice? Cela nous donnerait une idée de la rentabilité du service.

M. Tingley: Notre budget total est de 148 millions de dollars. Ce montant tient compte de l'intérêt et représente donc notre budget total. Nos revenus sont d'environ 27 ou 28 millions de dollars.

Ce matin, quelqu'un m'a dit que c'était environ 18 pour 1, mais je ne sais pas si les chiffres que je viens de vous donner correspondent à ces calculs. Tout dépend du service, car le service côtier de Terre-Neuve nous rapporte 7c. pour chaque dollar dépensé. Pour le parcours Yarmouth—Bar Harbour, nous recevons 64 c.

Le président: Merci. Monsieur McKenzie.

M. McKenzie: Merci, monsieur le président.

Je me reporte à la page 3 de l'annexe à votre déclaration d'aujourd'hui, sous la rubrique environnement externe. Vous faites allusion à la réduction de l'afflux de touristes américains et aux soucis que cela cause au gouvernement. Le premier ministre a annoncé hier de nouveaux programmes et de nouvelles politiques pour accroître et améliorer le tourisme au Canada.

Dans vos remarques, vous dites que c'est la crise de l'énergie qui a réduit l'afflux de touristes américains dans la région atlantique du Canada. À votre avis, les Américains restent-ils chez eux à cause du prix de l'essence ou parce qu'ils supposent que le Canada connaît une pénurie? À votre avis, pourquoi les touristes américains boudent-ils cette région?

M. Tingley: Merci, monsieur McKenzie. Je suis content que vous me demandiez quel est mon avis personnel, car c'est tout ce que je pourrai vous donner pour l'instant, même si il y a une semaine environ, j'ai prononcé une conférence là-dessus à Halifax.

À notre avis, je parle au nom de la société, les touristes américains restent chez eux, et les Canadiens en font autant, tout simplement parce qu'ils craignent la panne sèche sur l'autoroute. C'est notre avis.

Le *Bluenose* qui fait la navette entre Yarmouth et Bar Harbour, a vu sa clientèle diminuer de 20 à 30 p. 100. Bar Harbour a également sérieusement souffert de la situation l'an dernier, tout comme le reste du Maine en général, car il semble que les gens craignent de se retrouver avec un réservoir vide sur l'autoroute.

Je vous ai donné notre opinion, mais ce ne serait pas tant le prix de l'essence que la panne sèche qui effrayerait les touris-

[*Texte*]

as the availability of gasoline. He will probably change the size of his car, he may change the distance that he goes he certainly, I hope, will stop dragging great big things along behind his car, but I think he will still continue to travel as long as he can get gasoline, up to a certain price. I suppose there is a point beyond which they will not go. But when you look at the number of people on the highways and the tourists in Europe with their automobiles, and prices are anywhere I guess from $2.50 to almost $4 a gallon, they are still going, they are still travelling—mind you, smaller cars, more cost-efficient cars in that sense, or more energy-efficient cars, but they are still going.

• 1005

Mr. McKenzie: Is CN Marine or any of the provincial governments in the Maritimes doing any advertising in Massachusetts or any of the border states that there is no shortage of gas in Canada? The Americans do quite a bit of advertising in Canada to let them know there is no gas shortage in the Dakotas or Montana or wherever.

Mr. Tingley: Yes, we did some of that last year and I believe the other group that operates a summer ferry from Portland to Yarmouth also did some of that. For instance, I think some of the advertising is that you are only a tank of gas away from Canada, and that sort of thing was some of the sorts of things that we tried. But again, it seems to go back to the fact that they just do not leave home despite, that and on that basis you cannot get them on board the ships.

Certainly the Atlantic Provinces do a great deal of advertising. We do some co-operative work with them. We have a very good relationship with the various tourist departments and we keep trying. But there has been over the last number of years, since the early seventies, there has been a decline in the American tourists coming into Atlantic Canada. It has been made up to a very great extent, and was made up on our other services last year, by people travelling either from Ontario and Quebec to the Atlantic area, or by people travelling within the Atlantic area. Despite the fact that there was a fall-off in the American tourist, in most of our services we had an increase in traffic, other than on the *Bluenose*.

Mr. McKenzie: I see.

I am sure you will be looking forward with great anticipation to the government's new tourism plan that the Prime Minister announced last night.

Also on this page 3, you mention a competition. I am not all that familiar with the Maritimes, so I hope you do not mind my asking these types of questions, but what type of competition do you face in this area?

Mr. Tingley: That phrase or that sentence more or less refers to competition in the Newfoundland services. There are now between the mainland of Canada and Newfoundland, just to enumerate the services, there is the Clarke service from Montreal to Corner Brook and St. John's, which is a subsidized service; there is the Crosbie-Chimo container service,

[*Traduction*]

tes. Le touriste s'adapte, car il peut changer de voiture, raccourcir la distance parcourue et, c'est à espérer, cesser de s'encombrer de roulottes énormes. Il continuera de voyager tant qu'il pourra obtenir de l'essence à un prix abordable, car je suppose qu'un prix exorbitant le découragerait tout autant. Les touristes européens qui doivent payer entre $2.50 et $4 le gallon d'essence continuent de voyager. Bien sûr, ils ont de plus petites voitures et cela leur revient moins cher, mais ils n'en continuent pas moins de voyager malgré le prix de l'essence.

M. McKenzie: CN Marine, ou les gouvernements provinciaux des Maritimes, font-ils de la publicité au Massachusetts, ou dans les États qui bordent la frontière, pour qu'on sache bien là-bas qu'il n'y a pas de pénurie au Canada? Les Américains, quant à eux, font beaucoup de publicité au Canada pour que les Canadiens sachent qu'au Dakota et dans le Montana, il n'y a pas de pénurie.

M. Tingley: L'année dernière, nous avons fait de la publicité, et ceux qui exploitent le traversier d'été entre Portland et Yarmouth en ont fait aussi. Par exemple, on disait qu'on était à un réservoir d'essence du Canada seulement, mais il semble que les touristes soient quand même restés chez eux, ce qui explique qu'ils n'aient pas pris le bateau.

Les provinces de l'Atlantique font beaucoup de publicité. Nous en faisons en collaboration avec elles et nous entretenons de très bons rapports avec les divers services touristiques. Depuis le début des années 70, il y a eu une diminution du nombre de touristes américains se rendant dans la région atlantique. Nos autres services ont largement compensé cette diminution l'an dernier, car nous avons transporté des touristes ontariens et québécois et des habitants de la région même. Malgré la désaffection des touristes américains, la plupart de nos services, sauf le *Bluenose*, ont connu une augmentation du nombre des usagers.

M. McKenzie: Je vois.

Je suis convaincu que vous accueillerez avec enthousiasme le nouveau programme de tourisme que le premier ministre a annoncé hier soir.

À la page 3, vous parlez également de la concurrence. Je ne connais pas très bien la situation des Maritimes et je vous demanderais d'être indulgent en répondant à mes questions. À quel genre de concurrence faites-vous face là-bas?

M. Tingley: Ici, nous faisons allusion à la concurrence que connaissent nos services à Terre-Neuve. Entre la terre ferme et Terre-Neuve, la compagnie *Clarke* fait une navette entre Montréal et Corner Brook et Saint-Jean et elle reçoit des subventions. Il existe un service de conteneurs, le *Crosbie-Chimo*, qui fait aussi la navette entre Montréal et Saint-Jean.

[*Text*]

which again runs from Montreal to St. John's, I believe; there is the Newfoundland container line, which operates a relatively small container ship from Halifax to St. John's; and there is the Fedcom Service, which carries automobiles and some trucks from Halifax to St. John's. All of these, of course, are a form of competition in that run.

Mr. McKenzie: Do they carry passengers too?

Mr. Tingley: No, they do not carry passengers.

Mr. McKenzie: They are just competition, but freight?

Mr. Tingley: For trucks and rail freight in that sense.

Mr. McKenzie: Okay, that answer is fine. My time is just about out, so I just want to ask one other brief question.

How is the Board of Directors appointed to CN Marine?

Mr. Tingley: The Board of Directors of CN Marine is appointed by the parent board. The CN appoint the people to the Board of Directors.

Mr. McKenzie: Yes. That is fine, thank you. That is all I have.

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

Mr. MacLellan.

Mr. MacLellan: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Tingley, concerning the question of advertising, I have seen advertising for CN Marine, and each advertisement that I have seen has not contained any reference to the service between North Sydney and Port-aux-Basques. Could you tell me why that is?

Mr. Tingley: We have not advertised, I suppose, in the ordinary sense of advertising on that particular route. We do certainly advertise the reservation system, which is related to the North Sydney-Port aux Basques run. For instance, we say that if you want to go to Newfoundland, here is the number that you call. And this is done all through Ontario and Quebec and Atlantic Canada.

• 1010

Mr. MacLellan: But if in fact your major competition on all your runs is in that service, why would that service not be advertised more than the others instead of less?

Mr. Tingley: Well, Mr. MacLellan, the competition is really in the freight service, and in the freight service on that particular run we are essentially wholesalers of traffic. We are not retailers of traffic. We work with the truck lines; we spend a lot of time with the truckers. In that sense, we do advertise, I suppose, because we have people working with them; we are members of the Atlantic Provinces Trucking Association. I spent a good part of last evening with an Atlantic trucker and, I believe, an official of the Atlantic Provinces Trucking Association.

[*Translation*]

Entre Halifax et Saint-Jean, il existe un autre service de conteneurs à une échelle plus réduite. Le service *Fedcom* transporte des voitures et des camions entre Halifax et Saint-Jean. Vous voyez que tout cela constitue une certaine concurrence pour nous.

M. McKenzie: Ces services s'occupent-ils des voyageurs également?

M. Tingley: Non.

M. McKenzie: C'est uniquement une concurrence pour les marchandises, alors?

M. Tingley: Pour les marchandises transportées par camions et par chemins de fer.

M. McKenzie: Merci. Mon temps est presque écoulé et je vais donc poser une brève question.

Comment nomme-t-on les membres du conseil d'administration de CN Marine?

M. Tingley: C'est le conseil d'administration de la société mère, le CN, qui nomme les membres du conseil de CN Marine.

M. McKenzie: Je vois. Très bien. Merci. J'ai terminé.

Le président: Merci, monsieur McKenzie.

Monsieur MacLellan.

M. MacLellan: Merci, monsieur le président. Dans la publicité que fait CN Marine pour ses services, je n'ai jamais vu quoi que ce soit au sujet de la navette entre North Sydney et Port-aux-Basques. Pouvez-vous m'expliquer pourquoi?

M. Tingley: Nous n'avons pas fait de véritable publicité pour ce parcours. Nous recommandons cependant de faire des réservations dans ce cas-là. Par exemple, nous disons à ceux qui envisagent de se rendre à Terre-Neuve de réserver par téléphone. Nous annonçons cela partout en Ontario, au Québec et dans la région atlantique.

M. MacLellan: Si, en fait, de tous vos trajets c'est ce service qui rencontre le plus de concurrence, pourquoi ne pas l'annoncer plus que les autres, au lieu de l'annoncer moins?

M. Tingley: Monsieur MacLellan, la concurrence se fait surtout pour le transport des marchandises; or en ce qui concerne ce service particulier, nous agissons essentiellement comme grossistes, nous ne sommes pas des détaillants. Nous travaillons avec l'industrie du camionnage, nous consacrons beaucoup de temps aux camionneurs. En ce sens, nous faisons de la publicité, puisque certains de nos employés travaillent avec les camionneurs; nous sommes également membres de l'Association du camionnage des provinces Maritimes. J'ai passé une bonne partie de la soirée, hier soir, avec un camion-

[*Texte*]

We think for us to get out and try to solicit, say, traffic to Newfoundland, we would only be in there interfering with the truckers, and I think they would resent it.

Mr. MacLellan: But business is business.

Now, another aspect: you mentioned the competition, and I think it is fair to say that and Clarke Steamships and Fedcom take the gravy freight, in most cases, and leave CN Marine with some of the less profitable freight. I have never heard any objections raised by CN Marine with the government or anybody else to this, which I think is a very inequitable situation, and to the fact that the government is actually subsidizing Clarke Steamships almost $16 a ton. To me it is incredible to compete against a crown corporation, and yet I have never heard any objection from CN Marine.

Mr. Tingley: Well, Mr. MacLellan, we have a certain relationship with the government and we live with that relationship. I think I would like to maintain that relationship as it is.

Mr. MacLellan: On the question of the vessels, I am not convinced the best vessels you can get are in the North Sydney service. One thing that concerns me particularly is the vessel the *Marine Cruiser*. I wonder if you could tell me who does own the *Marine Cruiser*.

Mr. Tingley: The *Marine Cruiser* is owned by a firm called Rideau Shipping Company Limited. Their head office is here in Ottawa.

Mr. MacLellan: It is being run by Rideau Shipping?

Mr. Tingley: It is owned by Rideau Shipping, yes.

Mr. MacLellan: Well, that is not my understanding. However, I may be wrong in that. Who is Rideau Shipping?

Mr. Tingley: Rideau Shipping is a Canadian company. I know the president. The president's name is Mr. J.M. Beresford. I cannot tell you who the owners of the company are, that sort of thing. But it is definitely a Canadian company with headquarters hese in Ottawa.

Mr. MacLellan: Yes. Is it true the *Marine Cruiser* is leased for five years for $5 million?

Mr. Tingley: No. It is not leased for five years. I do not know about the $5 million; I would have to do some mathematics on that. The *Marine Cruiser* was brought in in 1972 at a time when roll-on, roll-off vessels were very, very difficult to obtain, when we foresaw a need for increased service across the Gulf. We brought the vessel in. In due course, as you know, we brought larger vessels. We no longer needed the *Marine Cruiser* in the main service across the Gulf, and then we reassigned it to the summer operation between North Sydney and Argentia.

[*Traduction*]

neur des Maritimes et un représentant, je crois, de l'Association du camionnage des provinces Maritimes.

Nous estimons que si nous tentions d'obtenir des marchandises pour Terre-Neuve, nous ne ferions que nuire aux camionneurs, ce qu'ils n'aimeraient pas du tout.

M. MacLellan: Mais les affaires sont les affaires.

Il y a un autre aspect: vous mentionnez la concurrence, et je crois qu'il est juste de dire que *Chimo* et *Clarke Steamships* et *Fedcom* transportent les meilleures marchandises et ne laissent à CN Marine que les marchandises qui rapportent le moins. Or, je n'ai jamais entendu CN Marine porter plainte auprès du gouvernement ou de quiconque, ce qui, à mon avis, est très inéquitable, surtout lorsqu'on songe que le gouvernement subventionne *Clarke Steamships* pour presque $16 la tonne. À mon avis, il est incroyable de devoir concurrencer une société de la Couronne, et pourtant, je n'ai jamais entendu dire que CN Marine s'y était opposée.

M. Tingley: Monsieur MacLellan, nous sommes liés au gouvernement et nous devons vivre avec cette relation. Je pense que je veux maintenir cette relation telle qu'elle est.

M. MacLellan: Pour parler maintenant de vos navires, je ne suis pas persuadé que les meilleurs navires assurent la liaison avec North Sydney. Ce qui me préoccupe particulièrement c'est le navire le *Marine Cruiser*. Je me demande si vous pourriez me dire qui est le propriétaire du *Marine Cruiser*.

M. Tingley: Le *Marine Cruiser* appartient à une entreprise qui s'appelle *Rideau Shipping Company Limited*. Le siège social est à Ottawa.

M. MacLellan: C'est la *Rideau Shipping* qui l'exploite?

M. Tingley: La *Rideau Shipping* est le propriétaire, oui.

M. MacLellan: Ce n'est pas ce que je me suis laissé dire. Toutefois, je fais peut-être erreur. Qu'est-ce que la *Rideau Shipping*?

M. Tingley: La *Rideau Shipping* est une entreprise canadienne. Je connais le président. Il s'agit de M. J. M. Beresford. Je ne peux vous dire qui sont les autres propriétaires, ni rien du genre. Mais il s'agit certainement d'une entreprise canadienne, dont le siège social est à Ottawa.

M. MacLellan: Oui. Est-il vrai que vous avez loué le *Marine Cruiser* pour cinq ans, pour la somme de 5 millions de dollars?

M. Tingley: Non. Nous ne l'avons pas loué pour cinq ans. Pour ce qui est des 5 millions de dollars, je n'en sais rien; il me faudrait faire quelques calculs. Le *Marine Cruiser* a été acheté en 1972, à une époque où il était extrêmement difficile de se procurer des navires transrouliers, alors que nous prévoyions devoir augmenter le service dans le golfe. Nous avons mis ce navire en service. Par la suite, comme vous le savez, nous avons mis de plus gros navires en service. Nous n'avions plus besoin du *Marine Cruiser* pour assurer le service principal dans le golfe et nous l'avons donc réaffecté au service d'été entre North Sydney et Argentia.

[*Text*]

Under the present terms of the charter party, we can cancel that charter—I believe it is on six months' notice. It is an open-ended charter party. As I say, I do not think it would be—it is not a five-year charter party, in that sense, and I do not think the $5 million figure has any significance, either.

Mr. MacLellan: Is there any truth to what is considered a general belief that in fact CN Marine could have purchased the *Marine Cruiser* for $2 million when it was sold as the *Princess of Tasmania*?

Mr. Tingley: I really cannot answer that because if I ever knew, I certainly do not recall what the price was.

Mr. MacLellan: Right. Now the two vessels which have been purchased by Roylease Limited: are they in fact owned by Roylease, and Roylease is not being a trustee for another party? Can you state specifically whether that is the case or not?

• 1015

Mr. Tingley: I can state that in the certificate of ownership of those vessels, which every vessel has to have, it reads Roylease.

Mr. MacLellan: How much did those vessels cost to construct?

Mr. Tingley: I was never sure what those vessels cost to construct. I would not want to quote a figure because I could be very, very wrong.

Mr. Lumley: $75 million?

Mr. Tingley: No, they did not cost $75 million at any time. That figure of $75 million for the recent purchase was later corrected by Roylease to $30 million. It is not quite $30 million actually.

Mr. MacLellan: But for the five-year leasing period CN Marine paid $20 million to the Swedish owners of the *Stena Nordica* and *Stena Atlantica*. Is that not true?

Mr. Tingley: Well, I have not done the mathematics on it so I cannot answer that question. We have paid quite a substantial sum of money for those vessels.

Mr. MacLellan: Right. If you had built them you do not know what they would have cost to build them or what the Swedish owners paid to have them built.

Mr. Tingley: No, I would not know what the Swedish owners paid to have them built and I would not know what it would cost to have had them built in Canada at that point in time.

I think, Mr. MacLellan, you have to go back and look at the situation which was facing us at that time and which has changed now but still faces us to a certain extent. We were faced with a demand for a capability to handle far more traffic across that gulf than we had at that point in time. Those

[*Translation*]

En vertu des conditions actuelles du contrat de location, nous pouvons annuler, je crois, avec un préavis de six mois. Il s'agit d'un contrat de location ouvert. Je ne crois pas qu'il s'agit donc . . . ce n'est pas un contrat de cinq ans en ce sens ; je ne crois pas que ce chiffre de 5 millions de dollars soit juste non plus.

M. MacLellan: Est-il vrai, comme on le pense généralement, que CN Marine aurait pu acheter le *Marine Cruiser* pour 2 millions de dollars lorsque ce navire a été vendu sous le nom de *Princess of Tasmania*?

M. Tingley: Je ne peux vraiment pas vous répondre, car si je l'ai déjà su, je ne me souviens certainement plus du prix.

M. MacLellan: Très bien. Pour parler maintenant des deux navires qui ont été achetés par *Roylease Limited*, appartiennent-ils en fait à *Roylease*, ou est-ce que *Roylease* représente une autre partie dans cette affaire? Pouvez-vous me dire avec certitude si c'est ou non le cas?

M. Tingley: Je peux vous affirmer que dans le certificat de propriété de ces navires, que chaque navire doit posséder, on nomme *Roylease*.

M. MacLellan: Combien la construction de ces deux navires a-t-elle coûté?

M. Tingley: Je ne sais pas au juste combien la construction de ces navires a coûté. Je ne voudrais pas vous donner un chiffre, car je pourrais me tromper de beaucoup.

M. Lumley: Soixante-quinze millions de dollars?

M. Tingley: Non, ils n'ont jamais coûté 75 millions de dollars. Après l'achat récent, *Roylease* a corrigé ce chiffre de 75 millions de dollars qui avait été avancé, pour fixer l'achat à 30 millions de dollars. À vrai dire, ce n'est pas tout à fait 30 millions de dollars.

M. MacLellan: Néanmoins, CN Marine a quand même versé 20 millions de dollars aux propriétaires suédois du *Stena Nordica* et du *Stena Atlantica* pour une location de 5 ans, n'est-ce pas?

M. Tingley: Je n'ai pas effectué les calculs, donc, je ne peux pas vous répondre. Nous avons payé assez cher pour ces deux navires.

M. MacLellan: Très bien. Si vous les aviez construits, savez-vous combien il vous en aurait coûté ou savez-vous combien les propriétaires suédois ont payé pour les faire construire?

M. Tingley: Non, je ne sais pas combien les propriétaires suédois ont versé pour leur construction et je ne sais pas ce que la construction aurait coûté au Canada à l'époque.

Je crois, monsieur MacLellan, qu'il nous faut retourner en arrière et regarder la situation à laquelle nous faisions face à l'époque et qui, tout en ayant changé un peu, existe toujours. Nous faisions face à une demande accrue de trafic dans le golfe, à laquelle il nous était impossible de répondre à l'époque.

[*Texte*]

vessels came on the market, the first one in 1974 and the second one in 1975. They were at the time they were built probably about the most sophisticated truck and automobile carriers that had ever been built. They incorporated a lot of special design features, stability, all those things which had never been put into a vessel before. They were brought in to fill a need. They have filled that need.

To give you some details of the Roylease charter, we have the option to drop those vessels after a certain period of time, to walk away from them. We have the option to purchase the vessels if that seems to be a good thing to do at some point in time.

We became responsible at CN Marine to acquire our own assets as of the first of 1979. We have concentrated all our efforts in the *Straightway* vessel for Prince Edward Island. Now that is just about off our plate in that sense.

We have already done some work on the replacement vessels for the gulf services. A plan was drawn up some years ago. There was some design work done on vessels. At that time there was an indication that the best vessels for the service would be two high-speed vessels capable of 25-26 knots and making two round trips a day in the summer time. With what fuel has done to us since then, the price of fuel, and speed is fuel—you know, that last knot takes a large percentage of your fuel—we are going to have to look at that again, rethink it, and see if these two large high speed vessels are still those required. If I am here a year from now, I could tell you what is required for that Newfoundland service and that we will be, possibly even then, fairly close to letting a contract to construct a vessel for that service.

The Chairman: Final question, Mr. MacLellan.

Mr. MacLellan: Yes. Mr. Tingley, I am very concerned about the attempt to be self-sustaining by 1984, that where you have the competition—and competition has been allowed to go completely unopposed by CN Marine from North Sydney to Newfoundland—and the operations from North Sydney to Port-aux-Basques and Argentia are not profitable, then you are going to use the need to be self-sustaining as an excuse to wind up that service. That concerns me greatly.

Mr. Tingley: Mr. MacLellan, again let me thank you for that question because it gives me an opportunity to correct a misconception which seems to be running around the Atlantic Provinces. We use the term self-sustaining, and I have used it here in the sense of capital. We expect, with the fund that has been set up, with our depreciation fund and with our retained earning, to be able to replace the fleet which needs replacing, and that is Prince Edward Island and the Gulf, that is coastal vessels. And when I say "self sustaining," that is what I mean.

[*Traduction*]

Les navires étaient à vendre, le premier en 1974 et le deuxième en 1975. Lors de leur construction, ils étaient probablement les traversiers de voitures et de camions les plus perfectionnés jamais construits. Ils comportaient de nombreux aspects spéciaux, des stabilisateurs, toutes sortes de choses qui n'avaient jamais été ajoutées auparavant à un navire. Nous les avons achetés pour combler un besoin. Ils ont répondu à ce besoin.

Maintenant, pour vous donner des détails quant au contrat passé avec *Roylease*, nous avons le choix de laisser tomber ces navires après une certaine période, de tout laisser là. Nous avons également l'option de les acheter, si cela nous semble approprié.

CN Marine a assumé la responsabilité d'acquérir son propre matériel au 1er janvier 1979. Nous avons concentré tous nos efforts sur le *Straightway* pour l'Ile-du-Prince-Édouard. Ce projet est presque terminé.

Nous avons déjà commencé à étudier la possibilité de remplacer les navires qui assurent le service dans le golfe. Un plan avait été préparé il y a déjà quelques années. On a commencé le travail de conception pour ces navires. À l'époque, on pensait que les meilleurs navires pour cette ligne seraient deux navires rapides, capables de faire 25 ou 26 noeuds, qui effectueraient deux aller-retour par jour pendant l'été. Toutefois, vu ce qui est arrivé au carburant depuis, le prix du carburant, et la vitesse prend du carburant,—vous savez que c'est le dernier noeud qui prend le plus de carburant,—il nous faudra réexaminer la chose, repenser nos principes et voir si ces deux navires rapides sont toujours ce qu'il nous faut. Si je suis ici dans un an, je pourrai vous dire ce qu'il faut pour assurer le service à Terre-Neuve; nous serons peut-être déjà sur le point d'accorder le contrat pour la construction du navire qu'il nous faudra à Terre-Neuve.

Le président: C'est votre dernière question, monsieur MacLellan.

M. MacLellan: Oui. Monsieur Tingley, je suis très inquiet de votre tentative visant à réaliser l'indépendance financière d'ici 1984, en ce sens que là où il y a concurrence,—et CN Marine n'a absolument rien fait pour contrer la concurrence entre North Sydney et Terre-Neuve,—et le service entre North Sydney et Port-aux-Basques et Argentia n'est pas rentable, je crains que vous n'invoquiez la nécessité de devenir autonome sur le plan financier pour mettre fin à ce service. Cela me préoccupe beaucoup.

M. Tingley: Monsieur MacLellan, encore une fois, je tiens à vous remercier d'avoir posé cette question, puisque j'ai ainsi l'occasion de rectifier une erreur qui semble faire le tour des provinces de l'Atlantique. Nous utilisons le terme autonome, et je l'ai utilisé moi-même ici, pour parler de notre capital. Avec notre fonds de dépréciation, et nos bénéfices non répartis, nous comptons pouvoir remplacer une partie de la flotte, c'est-à-dire les caboteurs de l'Ile-du-Prince-Édouard et du golfe. Voilà ce que veut dire le terme autonomis.

[*Text*]

• 1020

We have also used some terminology, that we are profitable. That scares some people. We are profitable on a combination of what we get from the fare box and what we get from our government contracts, less our expenses. We end up with a profit.

Now in the sense of any one service being profitable, they are not. As long as we have these contracts there is no problem in that sense. As I say, the self-sustaining thing which I refer to is capital. We may have to borrow a small amount of capital in the mid 1980s. At the moment we are a corporation with a book value of $110 million and practically no debt, which I think is very unusual. We do not expect our debt/equity ratio to ever exceed, I think, some 15 per cent. Again, by the 1985, '86, some where in there, expect to be debt-free and start to accumualte money again for the next round.

The Chairman: Thank you. I will put you down for the second round, Mr. MacLellan. I have Mr. Richardson and Mr. Lumley. Mr. Richardson.

Mr. Richardson (Humboldt-Lake Centre): Mr. Tingley, I must commend you on your presentation, it was interesting and very well presented. In fact, it was so well presented I had a hard job finding a question to ask you about. I must confess to being a landlubber, born and raised in Saskatchewan. My father sailed in a prairie schooner, if you know what that means.

Now being a son of the soil, familiar with productivity on farming costs, et cetera, would you please explain that chart, CN Marine—Future Contracts—Based on management productivity—Targets? I have an idea what it is about but I would like to be sure.

Mr. Tingley: Thank you very much, Mr. Richardson. If I might digress just a little bit, Mr. Chairman, before I start to answer the question. I was born and brought up on a farm in New Brunswick, and the question is often asked, what is a boy from the farm doing on ferries.

Anyway, the chart is an attempt to show in constant 1979 dollars. For instance, it starts out in 1979 with a government contract of approximately $122 million. Now that is slightly different from the vote because our fiscal year is the calendar year whereas the government's is April to March. In terms of constant 1979 dollars, what we are projecting is that if we continue to do the same things, by 1985 we will have that down to $103.9 million, if we are doing the same things. It is really a productivity chart, what we hope to gain through productivity with the new vessels and things of that nature. For instance, the replacement vessel for the *abegweit* will carry twice as much traffic, and the crew, whether or not you noticed that, is the same size.

Mr. Richardson (Humboldt-Lake Centre): Fine. That is all, Mr. Chairman.

[*Translation*]

Nous disons aussi que nous sommes rentables. Ce terme effraie certaines personnes. Nous faisons un profit si nous combinons les tarifs et les contrats du gouvernement, moins nos dépenses. Ainsi, nous faisons un profit.

Toutefois, aucun de nos services n'est rentable en soi. Aussi longtemps que nous aurons ces contrats, il n'y aura aucune difficulté en ce sens. Comme je disais, nous sommes autonomes au point de vue des capitaux. Il nous faudra peut-être emprunter une petite somme de capitaux au milieu des années 80. En ce moment, la société a une valeur comptable de 110 millions de dollars et une dette minime ce qui est très rare. Nous ne croyons pas que le rapport dette/avoir dépasse jamais 15 p. 100 environ. Aussi, en 1985 ou 1986, nous comptons être libres de dette, et nous pourrons accumuler les fonds pour les prochains de remplacements.

Le président: Merci. Je vous inscris au second tour, monsieur MacLellan. M. Richardson a maintenant la parole, ensuite M. Lumley. Monsieur Richardson.

M. Richardson (Humboldt-Lake Centre): Monsieur Tingley, je dois vous féliciter de votre exposé, qui était intéressant et complet. Il était même si complet que j'ai de la difficulté à trouver une question à poser. J'admets que je suis un terrien, car je suis né et j'ai vécu en Saskatchewan. Mon père a navigué sur un chariot des prairies; vous voyez ce que je veux dire.

Puisque je suis un terrien au courant de la question de la productivité par rapport aux coûts des exploitations agricoles, etc., pourriez-vous m'expliquer le tableau intitulé: CN Marine—Contrats futurs fondés sur les objectifs de productivité de la direction? Je crois avoir compris, mais je veux en être certain.

M. Tingley: Merci beaucoup, monsieur Richardson. Si vous me permettez de faire une digression d'abord, monsieur le président. Je suis né et j'ai vécu sur une ferme du Nouveau-Brunswick, et on me demande souvent ce qu'un fils d'agriculteur fait sur les traversiers?

Le tableau est établi en dollars constants de 1979. On commence en 1979 avec un contrat du gouvernement d'environ 122 millions de dollars. Les chiffres sont quelque peu différents du crédit, car notre année financière suit l'année du civile, tandis que l'année financière du gouvernement va d'avril à mars. En dollars constants de 1979, nous prévoyons, pour les mêmes programmes, qu'en 1985, cela ne nous coûtera que 103.9 millions de dollars, évidemment pour les mêmes programmes. C'est un tableau de la productivité, que nous espérons atteindre en utilisant de nouveaux bateaux, etc. Par exemple, le bateau qui remplacera l'*Abegweit* transportera deux fois plus de véhicules, mais l'équipage, vous l'avez peut-être remarqué, sera le même.

M. Richardson (Humboldt-Lake Centre): Très bien. C'est tout, monsieur le président.

[*Texte*]

The Chairman: Thank you, Mr. Richardson. Mr. Lumley.

Mr. Lumley: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Tingley, I have a couple of questions of my own. I have also had requests from a few of our colleagues who unfortunately could not be here today, so I will ask them on their behalf.

I want to follow up on the questions asked by my colleague, Mr. MacLellan. In the Roylease agreement, the two ferries they own or just purchased, I understand they were foreign manufactured.

Mr. Tingley: Yes, that is right, Mr. Lumley.

Mr. Lumley: If you had not entered into a leasing agreement but had used your own capital, would you have purchased those vessels in Canada?

• 1025

Mr. Tingley: Probably not. The way I look at that charter arrangement we have is that, in a sense, it buys us time to see what we want, and it buys us time at what I think is a relatively low cost in terms of shipping costs of today. As I mentioned earlier, if we establish what we need and we get vessels built or started to be built, we can drop those charters with rather modest payment to cancel the charter.

Mr. Lumley: You are under no obligation to purchase vessels manufactured in Canada?

Mr. Tingley: I am under no obligation to purchase vessels manufactured . . . ? I do not understand the question, sir.

Mr. Lumley: For example, Roylease, obviously they bought two Swedish vessels—were these vessels made in Sweden?

Mr. Tingley: Germany.

Mr. Lumley: Are there comparable vessels manufactured in Canada? Could they be purchased from a Canadian manufacturer?

Mr. Tingley: They could be purchased from a Canadian manufacturer if, in our design process, we decided that that was what we wanted. They could be, given the time to get them, to design them and get them. For instance, if in our design operations we come up with vessels this size and shape, and that sort of thing, they could be manufactured in Canada.

Mr. Lumley: Obviously, the point I am getting at is that I think we so often talk about buying Canadian, but if the government itself or its Crown agencies cannot show leadership in buying Canadian, how can we expect the private sector to do so? I ask the question now, not having any expertise in vessels of this nature, whether they are manufactured in Canada, and why they will be purchased outside the country—rather than doing it yourself and going through a leasing arrangement, and they purchase something outside? I just wonder if you would switch if you were using your own capital.

[*Traduction*]

Le président: Merci, monsieur Richardson. Monsieur Lumley.

M. Lumley: Merci, monsieur le président. Monsieur Tingley, j'ai quelques questions personnelles à poser. Quelques-uns de mes collègues qui, malheureusement, ne peuvent être ici aujourd'hui, m'ont demandé de poser des questions en leur nom.

Je veux d'abord poursuivre la discussion sur les questions de mon collègue, M. MacLellan. Je pense que dans l'entente Roylease, les deux traversiers qu'on a achetés sont fabriqués à l'étranger, n'est-ce pas?

M. Tingley: Oui, c'est juste, monsieur Lumley.

M. Lumley: Si vous n'aviez passé un accord de crédit-bail, mais utilisé vos propres capitaux, auriez-vous acheté ces bateaux au Canada?

M. Tingley: Probablement pas. Ce contrat de crédit-bail, en un sens, nous donne le temps d'étudier nos besoins, à un coût relativement bas par rapport aux frais de navigation courants. Comme je le disais plus tôt, si nous déterminons nos besoins, et que nous construisons les bateaux nécessaires, ou commençons du moins cette construction, nous pourrons résilier ces contrats à frêt avec un forfait minime.

M. Lumley: Vous n'êtes pas obligés d'acheter des navires construits au Canada?

M. Tingley: Je ne suis pas obligé d'acheter des navires fabriqués . . . ? Je ne comprends pas la question, monsieur.

M. Lumley: Par exemple, la société *Roylease* a acheté deux bateaux suédois—ces bateaux ont-ils été construits en Suède?

M. Tingley: En Allemagne.

M. Lumley: Fabrique-t-on des navires comparables au Canada? Peut-on acheter des bateaux semblables de fabricants canadiens?

M. Tingley: On pourrait acheter ces navires d'un fabricant canadien si, lors de la conception, nous savions ce que nous voulons. On pourrait les fabriquer au Canada, si on avait le temps d'en faire la conception et de les commander. Par exemple, si, lors de la conception, nous déterminions qu'il nous faut des navires de telle ou telle taille, et cetera, nous pourrions les faire construire au Canada.

M. Lumley: Il me semble qu'on parle si souvent d'acheter au Canada; mais si le gouvernement lui-même, ou ses sociétés de la Couronne, ne font pas preuve de leadership en achetant au Canada, comment peut-on l'exiger du secteur privé? Je demande, quoique je n'aie aucune connaissance de ce genre de navires, si on les fabrique au Canada, et pourquoi on les achètera à l'étranger, plutôt que de se les procurer au moyen d'un contrat de crédit-bail; pourquoi les acheter à l'étranger? Je veux savoir simplement si vous les construiriez ici s'il s'agissait de vos capitaux.

[*Text*]

Mr. Tingley: Let me talk a bit about shipping in Canada and shipping in Europe, just to compare where those vessels come from. I think maybe that will help clarify the situation.

When you are in the shipping business in Canada—and I defer to the Chairman on this—it is a rather lonely business. For instance, in the ferry business in operations in the size of ours, there are two of us, ourselves in Moncton and B.C. Ferries in Vancouver, and a great distance between us. Even in North America, I know of nothing on the East Coast that compares with our operation at all. On the West Coast, you have Western State Ferry, the Alaskan Marine Highway, and that sort of thing. In Canada and in the United States, you cannot just go out and buy a vessel without a considerable amount of time. In Europe, where these vessels are built, these are built on speculation. The particular firm that built the vessels is a family-owned firm and I do not know exactly how many ships he had. There are four vessels in that series, which he started in a yard in West Germany with no commitments as to where he was going to put those vessels when they were finished.

Mr. Lumley: We needed these vessels.

Mr. Tingley: We needed the vessels. They were there, we took them. They are really a device to give us time to plan our own vessels, and when we get our own vessels planned—as I said to Mr. MacLellan—I hope, if I am back here in one year's time, I can say to you that we are ready, or about ready, to go out for contract on proper vessels for that particular run. I look upon this as a stop-gap measure, as a fill-in. The fact that we got the vessels Canadian-owned,—although I grant that they are foreign-built, they are Canadian-owned, at least, by a taxable Canadian corporation—to me, was an advantage. I do not, for obvious reasons, want to go into the details of the charter party, the comparison of the charter party with the Swedes as compared with Roylease, but we also got some advantages. We got a better deal from Roylease than we were—

Mr. Lumley: The most important things are future rather than past, anyway.

Mr. Tingley: Yes.

Mr. Lumley: I think your commitment speaks for itself. I am sure if my colleague, Mr. McCauley, the member from Moncton, were here he would want to pose the same question to you that he posed to Mr. Howie regarding the transfer of headquarters from Moncton. Perhaps you want to put in the record assurances to Mr. McCauley that you do not have this planned move in mind.

• 1030

Mr. Tingley: Well, again, thank you, very much for asking that question, because it gives me an opportunity to put on the record how I see this particular thing. We have at our headquarters in Moncton at the present time .... Maybe I should go back to a little bit of history if you can stay with me.

Up until 1973, this whole ferry operation was very much operated by railway people. It was really just a branch railway

[*Translation*]

M. Tingley: Laissez-moi parler un peu de la navigation au Canada et en Europe, afin que je puisse vous expliquer d'où viennent les bateaux. Cela éclaircira peut-être la situation.

Au Canada, les sociétés de navigation, et je m'en remets au président à ce sujet, sont très isolées. Par exemple, dans le domaine des traversiers, il n'y a que deux sociétés de notre taille, nous-mêmes, à Moncton, et les *B.C. Ferries*, à Vancouver; et nous sommes très éloignées l'une de l'autre. Dans toute l'Amérique du Nord, il n'y a aucune autre affaire de la taille de notre société sur la côte est. Sur la côte ouest, il y a la *Western State Ferry*, *l'Alaskan Marine Highway*, et d'autres. Au Canada et aux États-Unis, il y a toujours un délai considérable dans l'achat d'un navire. En Europe, où ceux-ci ont été construits, on construit beaucoup en spéculant. La société qui a construit ces bateaux est la propriété d'une seule famille, mais je ne sais pas combien de bateaux elle possède. Il y a eu quatre bateaux dans la même série, construits dans un chantier de l'Allemagne de l'Ouest, à titre de spéculation.

M. Lumley: Nous avions besoin de ces bateaux ...

M. Tingley: Nous avions besoin de ces bateaux. Ils étaient disponibles, nous les avons pris. Nous cherchions à gagner du temps, pour concevoir nos propres bateaux et, une fois cette conception terminée, comme je le disais à M. MacLellan, je pourrai revenir dans un an, j'espère, vous dire que nous sommes prêts, presque prêts, à acheter des bateaux appropriés pour cette route. Ce n'est qu'une mesure temporaire. Le fait que ces bateaux soient la propriété d'une société cnadienne imposable, même s'ils sont construits à l'étranger, est déjà avantageux. Évidemment, je ne veux pas entrer dans les détails de l'entente de crédit-bail, comparer l'entente conclue avec les Suédois et l'entente conclue avec *Roylease*, mais nous avons obtenu certains avantages. L'accord conclu avec *Roylease* est meilleur que nous avions ....

M. Lumley: En fait, c'est l'avenir qui compte et non pas le passé.

M. Tingley: Oui.

M. Lumley: Votre engagement est tout à votre honneur. S'il était ici, mon collègue, M. McCauley, le député de Moncton, vous poserait la question qu'il a posée à M. Howie concernant le transfert du siège social de votre société de Moncton. Peut-être voudriez-vous rassurer M. McCauley et lui dire que ce n'est pas votre intention.

M. Tingley: Je vous remercie encore une fois de me poser cette question, car cela me permet de vous donner mon avis à ce sujet. À notre bureau principal de Moncton, à l'heure actuelle ... Mais peut-être que je devrais revenir un peu en arrière, si cela ne vous fait rien.

Jusqu'en 1973, le service de traversiers était administré par les gens des chemins de fer. Ce n'était en fait qu'un prolonge-

[*Texte*]

here and a branch railway there, and that sort of thing. In 1973, for the first time, this was drawn out, and a division of CN was set up called The East Coast Marine and Ferry Service, a terrible name, a real mouthful. I was General Manager of the East Coast Marine and Ferry Service, in Moncton; we were set up in Moncton. We have gone from there to CN Marine and then ultimately to CN Marine where we have contracts with the government.

Since that time we have decentralized that management into sectors, and we have two of our sector managers here with us this morning. I listed the four sectors in my opening remarks. We have set up our law office—with law goes our general claims—in Halifax; that is there now. As far as I am concerned, we have done that much. We have stopped for now. There will be seven people moving late this year, around December, to Halifax, that is this general claims and law group. We will look at that and see how we make out. I think the question which we have to ask ourselves from time to time applies more to where should our operating people be, rather than the headquarters. The headquarters for CN Marine is and will be in the foreseeable future in Moncton, and I would say that the bulk of the people will be there.

The Chairman: Pity.

Mr. Lumley: I am sure he feels much better, even though he has not heard the statement yet.

The Chairman: Your last question, Mr. Lumley.

Mr. Lumley: It is my last question, Mr. Chairman. I am sure you mean that in more ways than one, Mr. Chairman.

The Chairman: That is with all due respect.

Mr. Lumley: My colleague, Mr. Rompkey, from Labrador, wanted me to ask you about the *Franklin*, the possibility of having a station in Lake Melville for development in Lake Melville—Goose Bay.

There is a concern up there that since the *Carson* was sunk, you gracefully have been cutting down on the shipping season; therefore having icebreaking facilities right up in that area, obviously will extend the season a little longer; it will help small business to reduce its inventory, which is always a costly thing for people in that area, as I am sure you are more aware than even myself. I think I would like your comment on that.

The second part of my question, the bottom line, the profit figures, to Mr. MacLellan. I think you illuminated sort of the profit picture from CN Marine's standpoint as opposed to a private company. You do have the opportunity, as I understand it, to invest any profits, reinvest in new ships or declare dividends to your parent company, CN. Hopefully, you will not be declaring dividends; have you already decided that you are going to reinvest any profits that would accrue through your operations? I wonder if you would comment on that as well, sir.

Mr. Tingley: Yes, thank you. As far as the *Franklin* in Lake Melville is concerned, I cannot say a great deal about it. I had heard, and it is hearsay, strictly hearsay, that some attempts are going to be made to keep Lake Melville open this winter to

[*Traduction*]

ment du service ferroviaire. En 1973, pour la première fois, on a établi une distinction et créé une division du CN qu'on a appelée: «Les Services maritimes de l'est du Canada», d'un nom assez encombrant. J'étais directeur général de ce service et mon supérieur hiérarchique était le vice-président des services ferroviaires à Moncton; nos services étaient établis à Moncton. Puis, on a créé CN Marine, qui négocie des contrats avec le gouvernement.

Depuis la création de la société, nous avons décentralisé la gestion selon quatre secteurs, que j'ai énumérés dans mon exposé. Deux des dirigeants de ce secteur m'accompagnent. Nous avons créé un service du contentieux, qui reçoit les réclamations et qui est établi à Halifax. Voilà où nous en sommes. À la fin de l'année, vers le mois de décembre, 7 employés déménageront à Halifax; il s'agit du groupe des réclamations et du contentieux. Nous verrons comment les choses iront. Il est plus important de se demander où les services des opérations doivent être, que le siège social. Dans l'immédiat, le siège social de CN Marine demeurera à Moncton, comme la plupart de ses employés.

Le président: C'est dommage.

M. Lumley: Je suis sûr qu'il va déjà mieux, même s'il n'a pas encore entendu la déclaration.

Le président: Votre dernière question, monsieur Lumley.

M. Lumley: C'est ma dernière question, monsieur le président. Je crois comprendre quand vous dites cela.

Le président: N'y voyez pas d'offense.

M. Lumley: Mon collègue du Labrador, M. Rompkey, voulait que je vous interroge au sujet du *Franklin* et de la possibilité d'établir un service dans la région du lac Melville et de la baie des Oies.

Depuis le naufrage du *Carson*, vous avez raccourci la période de navigation; donc, si les brise-glace pouvaient se rendre jusque là, la saison de navigation en serait évidemment rallongée, ce qui aiderait les petites entreprises à réduire leur inventaire, qui est une source de frais considérables dans cette région. Vous le savez mieux que moi. J'aimerais savoir ce que vous en pensez.

J'aimerais poser une question à M. MacLellan sur les bénéfices de la société. Selon vous, CN Marine n'est pas dans la même situation qu'une société privée en ce qui concerne ses bénéfices. Vous pouvez les réinvestir dans l'achat de nouveaux navires ou déclarer des dividendes à la société mère, le CN. Avez-vous déjà décidé de réinvestir vos bénéfices?

M. Tingley: Je vous remercie. Je ne peux pas vous dire grand chose au sujet du *Franklin* et du lac Melville. J'ai entendu dire, mais ce ne sont que des rumeurs, qu'on essaierait de garder le lac Melville ouvert à la navigation cet hiver. Je ne

[*Text*]

use what happens in there. I do not think there is that much problem maybe with Lake Melville. I think the problem comes in the entrance to the lake, and it might even be worse if you have an icebreaker in there because, when you break up the ice, you get chunks of ice and then you get a west wind, and it blows down and jams the channel at Rigolet, which is, I guess, where the real problem might be.

• 1035

We have not shortened the shipping season to Labrador, not at all. Most people may have heard of the famous chicken feed incident last year, where we got caught with some chicken feed on a vessel which could not get into Goose Bay in time before the freeze-up. Now this year, we went out and made a concerted drive, dealing with the customers who ship to Goose Bay and the Labrador coast, and said: "Come on, give us your stuff a little earlier in order that we can get it up there". And I heard very recently that it looks as if we have made it this year and that everything is in the North.

So I can say categorically that we have not shortened the season. As to the placing of the *Franklin* in Lake Melville, really that is a decision which the Coast Guard and those who are studying ice would have to take.

I think there is another problem along that coast, which is one that the Chairman and I have discussed on occasion, is what is contained in those ice floes. That is something else again, in the sense of dangerous blocks of ice—but that is another problem.

As far as the profit picture is concerned, to go to that question, there is a thing which I have not referred to called a tripartite agreement, which is the agreement between the Government of Canada, Canadian National and CN Marine, and that spells out a lot of the ground rules under which we work. That states that we are permitted a return on equity, to build into our contract a return on equity, which starts at 3 per cent in 1979 and goes up, I think, by some 5 per cent through the years—by 1 per cent a year until it gets to 5 per cent more, through the years, and is renegotiable after that point. I believe those figures were based on CN's expected return on equity which now seems to be much greater than it was.

In the matter of dividends, that same document also states that CN Marine will not pay more than a 45 per cent dividend to the parent company and the remainder of the—

Mr. Lumley: In any one year?

Mr. Tingley: Yes, in any one year.

—of the profit has to be used only for government services.

Mr. Lumley: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you.

Mr. Mayer.

Mr. Mayer: Thank you, Mr. Chairman.

[*Translation*]

crois pas que cela pose de problème. C'est plutôt à l'entrée du lac qu'il y a des difficultés. Un brise-glace ne ferait que rempirer les choses, car les morceaux de glace peuvent être entraînés par un vent de l'ouest jusqu'à Rigolet, et bloquer le passage. Voilà le véritable problème.

Nous n'avons pas du tout raccourci la saison de navigation au Labrador. Vous avez peut-être entendu parler du navire chargé d'aliments pour le poulet qui n'a pu entrer dans la baie des Oies avant la formation des glaces. Cette année, nous nous sommes entendus, avec les clients qui expédient des marchandises vers la baie des Oies et la côte du Labrador, pour que ces marchandises puissent être livrées là-bas à temps. Il semble que cela ait donné des résultats et que les marchandises sont déjà dans le Nord.

Je peux donc vous affirmer que la saison n'est pas raccourcie. En ce qui concerne l'amarrage du *Franklin* dans le lac Melville, ce sont la garde côtière et les spécialistes des glaces qui doivent prendre cette décision.

L'autre problème dont j'ai déjà parlé avec le président, c'est celui des bancs de glace. C'est un autre danger.

À propos des bénéfices, j'ai omis de vous parler de l'accord tripartite conclu par le gouvernement du Canada, le Canadien national et CN Marine, et qui énumère les conditions de notre fonctionnement. Selon cet accord, nous avons droit à un taux de rendement fixé à 3 p. 100 en 1979, et s'élevant d'un pour cent annuellement, jusqu'à concurrence de 5 p. 100, après quoi il est renégociable. Ces chiffres sont fondés sur les prévisions de rendement du capital du CN, qui sont beaucoup plus optimistes qu'auparavant.

Pour ce qui est des dividendes, le même accord prévoit que CN Marine ne versera pas de dividende de plus de 45 p. 100 à la société mère et versera le solde . . . .

M. Lumley: Chaque année?

M. Tingley: Oui, chaque année.

Le solde des bénéfices doit être affecté exclusivement au service public.

M. Lumley: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci.

Monsieur Mayer.

M. Mayer: Merci, monsieur le président.

[*Texte*]

I think Mr. Richardson and myself are somewhat in the same boat, in that both of us grew up on the prairies and really do not have a lot of expertise or background in shipping. But a couple of weeks ago, I had an opportunity to visit the port of Churchill and see the M.V. *Arctic* and the *Pierre Radisson*, an icebreaker and an ice going freighter, and I had to be tremendously impressed with both ships; and given the fact that they were both built in Canada, Canada obviously has a shipbuilding expertise that I certainly was not aware of.

My understanding of the *Pierre Radisson*, the icebreaker, was that it was really a top notch icebreaker as far as any other ships around the world are concerned and that Canada, and indeed Finland, were probably the two major builders of icebreakers. And it had incorporated in it the shovelling system that you are talking about for your new ship that you are going to be commissioning here in the next year or so.

There are a couple of questions.

First of all, I would be interested in knowing what kind of ice you think you will be encountering, because I too was told that the *Pierre Radisson* was capable of going through ice 40 feet thick, which to my mind is just mind-boggling. I, first of all, was not aware that there was ice that thick, and secondly, to find a ship that could handle that kind of ice, with admittedly, I think, a great deal of difficulty, and simply the fact that Canada is capable of building that kind of ship, frankly had to make me very proud to be a Canadian.

I would like to ask you what kind of ice you think you would have to encounter in your new ship?

Mr. Tingley: Thank you. I do not know who told you that the *Franklin* could handle 40 feet—

• 1040

Mr. Mayer: No, no, I did not suggest that at all. That was not my suggestion at all.

Mr. Tingley: These icebreakers are usually classed as Class 1, Class 2, Class 3 and Class 4. I am told, and I remember that I am a boy from a farm, that a Class 1 icebreaker is an icebreaker that can maintain headway through one foot of ice, and a Class 2 is two feet. I am not sure of that. However, the Chairman assures me that I am approximately right. There is no question but what we can and we are; our new ship will be built in Canada. There is no question about that. What type of ice will we encounter? Last year the *Louis St. Laurent*, which is out in that same water helping us, encountered a piece of ice which was 35 feet thick and it did not go through it. What normally happens on those runs . . . it varies. They approach it a bit differently between New Brunswick and Prince Edward Island than they do, say, between North Sydney and Port-aux-Basques, or the problems are different. That strait is relatively shallow; at its deepest point it is only 70 feet and the ice rafts. This is ice which is formed in the Gulf along the north shore of the St. Lawrence, Chaleur Bay and places like that. It drifts down towards the south and in the process it rafts. It is not formed to that thickness at all, it is what we call first-year ice. We get into most of our trouble with this ice in the port of

[*Traduction*]

M. Richardson et moi sommes dans la même situation, car nous sommes tous deux originaires des Prairies et nous ne connaissons pas grand-chose à la navigation. Cependant, il y a environ deux semaines, j'ai eu l'occasion de me rendre au port de Churchill et d'y visiter le MV *Arctic* et le *Pierre Radisson*, un brise-glace et un navire de charge pouvant naviguer dans les eaux recouvertes de glace, et j'ai été fortement impressionné par ces deux navires. J'ignorais que le Canada pouvait construire des navires de ce genre.

Il semble que le *Pierre Radisson* soit l'un des brise-glace les plus perfectionnés du monde et que ce soit le Canada et la Finlande qui occupent le premier rang pour la construction de ces navires. Il est muni du dispositif de déblayage dont vous avez parlé à propos du nouveau navire que vous commanderez l'année prochaine.

J'ai une ou deux questions à vous poser.

D'abord, j'aimerais savoir à quelle sorte de glace vous vous attendez de faire face, car on m'a dit que le *Pierre Radisson* pouvait traverser une épaisseur de 40 pieds de glace, ce qui est, à mon avis, renversant. Pour commencer, je ne savais pas que la glace pouvait être aussi épaisse, mais rien que de penser qu'il existe des navires qui peuvent avancer dans de telles conditions, même si c'est avec peine, et que nous pouvons au Canada construire ce genre de navire, je suis très fier d'être Canadien.

Dites-moi, quelle épaisseur de glace croyez-vous que ce nouveau navire pourra traverser?

M. Tingley: Merci. J'ignore qui vous a dit que le *Franklin* pouvait traverser 40 pieds de glace . . .

M. Mayer: Non, non. Ce n'est pas du tout ce que j'ai laissé entendre.

M. Tingley: Il existe 4 catégories de brise-glace. Du temps que j'étais sur la ferme, j'ai appris que les brise-glace de la catégorie 1 pouvaient naviguer dans des glaces d'un pied, ceux de la catégorie 2 dans des glaces de deux pieds. Je n'en suis pas certain, mais le président semble être aussi de cet avis. Il ne fait pas de doute que ce nouveau navire sera construit au Canada. Dans quelles conditions naviguera-t-il? L'an dernier, le *Louis Saint-Laurent*, qui navigue dans la même région, s'est heurté à un bloc de glace de 35 pieds d'épaisseur et n'a pas pu le traverser. Les conditions varient. La navigation n'est pas la même entre le Nouveau-Brunswick et l'Ile-du-Prince-Édouard qu'entre North Sydney et Port-aux-Basques, par exemple. Ce passage est relativement peu profond, 70 pieds au plus, et les glaces y forment des masses flottantes. Ces glaces se forment dans le golfe, le long de la rive nord du Saint-Laurent, et dans la baie des Chaleurs. Elles dérivent vers le sud en restant en surface. Elles n'atteignent jamais cette profondeur; c'est ce qu'on appelle des glaces de première année. C'est dans le port de Borden qu'elles présentent le plus de difficultés, car l'action combinée du vent et de la marée les fait circuler et s'immobili-

[*Text*]

Borden where due to a combination of wind and tide it piles up almost to the point where the ice is grounded and the vessels have trouble getting enough water to work with the propellors.

In the North Sydney-Port-aux-Basques run, again we are in first-year ice, rafted, and probably not as thick as it is in the strait, but there the manoeuvre is more to try to go around the ice and find some weak paths in the ice. Incidentally, one of the things we are working on right now is to try to get some kind of a device on the ship which will look ahead and measure the thickness of the ice ahead of the ship so that the captain can find the weaker path.

But, as I say, the ice varies from place to place. Ice in itself may not be that much of a problem. It is a combination of ice, wind and tide, and where your dock is situated. To go back to your question, there is no problem at all with building an icebreaker in Canada. I am sure that the *Pierre Radisson* .... If I am not mistaken, last year we had the *Louis St. Laurent* out for a while in the strait with us and then I believe it was replaced by the *Pierre Radisson.*

Mr. Mayer: Right. My understanding is that the *Pierre Radisson* is a smaller ship than the *Louis St. Laurent* but in some ways a more versatile ship because of its size, and I am certainly glad to hear you say that it will be built in Canada.

Again, I have to say that I was very impressed with both of those ships, when you see the kind of expertise we have here. I was also interested in finding that the lead time to build a ship like that was considerably less than I would have thought, somewhere between a year and two years. When you look at the size and some of the sophisticated technology that goes into those ships, in terms of radar and some of the satellite navigation systems they have on board, I thought it was a relatively short period of lead time. Really, what I was interested in getting at is that when you see the kind of ships we have built, this one you are considering would certainly be capable of being built in Canada.

Mr. Tingley: Yes, there is no question of that. As far as lead time is concerned, on the bids which we received from the four Canadian yards, the delivery date—which is not necessarily lead time because it depends on what they have on the ways when they bid, and this surprised us—actually, it varied from 18 months to 30 months, depending on whether a yard was ready to go at it now or whether the yard had a lot of wcrk on hand and had to wait and start construction of the vessel in 1980 or 1981.

Mr. Mayer: Am I correct, too, in my recollection that there would certainly be more than one yard that would be capable of building a ship like the one you are looking at?

• 1045

Mr. Tingley: We asked the seven major Canadian shipyards to bid on the project. Just to list those, there are two on the West Coast, I believe Vancouver and Burrard; two on the lakes, Collingwood and Port Weller; two on the river, Marine Industries and Davie Shipbuilding; and one in Saint John, New Brunswick, the Saint John Shipbuilding and Drydock

[*Translation*]

ser, au point qu'il n'y a pas assez d'eau pour propulser les hélices.

Entre North Sydney et Port-aux-Basques, on trouve des glaces d'un an, flottantes, pas aussi épaisses que dans le détroit. Il faut les contourner et trouver les endroits où la glace est moins résistante. À ce propos, nous faisons actuellement des recherches pour mettre au point un dispositif capable de mesurer l'épaisseur des glaces à la proue du navire, pour que le capitaine puisse diriger celui-ci vers les glaces moins résistantes.

Je le répète, les glaces varient d'un endroit à un autre. Ce n'est pas tant les glaces, mais l'effet combiné de la glace, du vent et de la marée, et l'emplacement du quai, qui entrent en ligne de compte. Pour revenir à votre question, nous sommes tout à fait capables de construire des brise-glace au Canada. Sauf erreur, le *Louis Saint-Laurent* a navigué dans le détroit l'an dernier, puis il a été remplacé par le *Pierre Radisson.*

M. Mayer: Très bien. Le *Pierre Radisson* est, semble-t-il, plus petit que le *Louis Saint-Laurent*, mais il peut servir à plus d'un usage à cause de sa taille. Je suis heureux d'entendre que le nouveau navire sera construit au Canada.

Encore une fois, je tiens à dire que j'ai été fort impressionné par ces deux navires et par la compétence de nos constructeurs. J'ai aussi appris avec intérêt que le délai de construction d'un tel navire était beaucoup moins long que je ne le pensais, un an ou deux. Quand on pense à la taille de ces navires et aux techniques perfectionnées qu'on y utilise, qu'il s'agisse de radars ou de systèmes de navigation par satellite, c'est un délai assez court. Je voulais surtout savoir si nous pourrions construire ce genre de navires au Canada.

M. Tingley: Oui, cela ne fait pas de doute. Quant au délai de construction, les dates de livraison fournies par les quatre chantiers maritimes canadiens qui ont présenté des soumissions—dates qui ne représentent pas nécessairement le délai de construction, car les chantiers peuvent avoir d'autres contrats à remplir—variaient d'un an et demi à deux ans et demi, selon que le chantier pouvait commencer la construction maintenant ou attendre en 1980 ou 1981.

M. Mayer: Est-il bien vrai que plus d'un chantier maritime pourrait construire le navire que vous voulez commander?

M. Tingley: Nous avons demandé aux sept principaux chantiers maritimes du Canada de présenter des soumissions pour ce projet. Il y en a deux sur la côte ouest, à Vancouver et à Burrard, je pense, deux près des Grands lacs, à Collingwood et à Port Weller, deux sur le Saint-Laurent, *Marine Industries* et *Davie Shipbuilding* et un à Saint-Jean, Nouveau-Brunswick,

[*Texte*]

Company. We asked all seven to bid on the vessel and four responded.

Mr. Ferguson: What four?

Mr. Tingley: Port Weller, Marine, Davie and Saint John.

Mr. Mayer: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Mayer, and thank you, Mr. Ferguson.

Before I go to Mr. MacLellan for the second round, I wonder if the Committee might permit me to ask two very brief questions.

There have been several charges made in connection with the purchase by Roylease of the ferries in question; that they may not, in fact, conform with significant Canadian safety standards. In your opinion, sir, is that correct?

Mr. Tingley: No, that is definitely incorrect. As a matter of fact, those vessels were built at the time of the highest SOLAS standards; that is, the Safety of Life at Sea Convention. They were Swedish registry and certainly the Swedes are no slouches in vessel operations. While they were Swedish registry we had to comply with what they would want. I also believe, and Mr. Wood will correct me if I am wrong, that CSI look over our shoulder all the time anyway regardless of the registry. In addition to that, the vessels are classed with Norske Vortas, and again, that is one of the world's foremost classification societies. So I do not think it is possible to get away with very much, Mr. Chairman.

The Chairman: The second question then; what registry are these vessels in now, will they come into Canadian registry, and if so, till when?

Mr. Tingley: Because we are looking upon this as somewhat of a temporary arrangement we have not brought these vessels into Canadian registry. I say we; Roylease has not brought these vessels into Canadian registry. They are registered in the Bahamas. They could be brought into Canadian registry with the payment of a substantial duty. If the rules change, whether or not they would come in .... We would have no objections to bringing them in. I think maybe that is the best way to state it.

The Chairman: One other one. As my distinguished friend, Mr. Lumley has done, can I ask a question that Mr. Gass from Prince Edward Island would have asked had he been here. Will there be provision for a good restaurant on the new ferry; a good restaurant serving good meals, not beans out of a tin? Mind you, beans are good.

Mr. Lumley: It is the tin you cannot take.

Mr. Tingley: To put a commercial in here, I presume we are also talking about "Graves' beans are good."

The Chairman: "Graves' beans are better."

Mr. Tingley: Let me say this, Mr. Chairman. The vessel has been designed with a restaurant to serve good meals, not beans out of a tin. Again, I have to bring in our relationship with MOT. We have been asked to establish a number of what we

[*Traduction*]

la *Saint John Shipbuilding and Drydock Company*. Quatre d'entre eux ont présenté des soumissions.

M. Ferguson: Lesquels?

M. Tingley: *Port Weller, Marine, Davie* et *Saint John*.

M. Mayer: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Mayer et monsieur Ferguson.

Avant de commencer le second tour par M. MacLellan, peut-être que le comité me permettra de poser deux questions très brèves.

On a dit que les traversiers achetés par *Roylease* n'étaient pas conformes aux normes de sécurité canadiennes. Est-ce exact?

M. Tingley: Non, c'est absolument faux. En fait, ces navires ont été construits conformément aux normes les plus strictes de la Convention pour la sauvegarde de la vie humaine en mer. Ils ont été enregistrés en Suède et les Suédois s'y connaissent en navires. Nous devions quand même répondre à leurs exigences. M. Wood me corrigera si je me trompe, mais le CSI nous surveille toujours, quelle que soit l'immatriculation des navires. En outre, ces navires sont inscrits chez *Norske Vortas*, qui est l'une des sociétés de classement des navires les plus reconnues. Je ne crois donc pas, monsieur le président, que grand chose puisse passer inaperçu.

Le président: Ma deuxième question est la suivante: où ces navires sont-ils immatriculés maintenant, et quand seront-ils immatriculés au Canada?

M. Tingley: Comme il s'agit de dispositions temporaires, nous n'avons pas immatriculé ces navires au Canada, je veux dire, *Roylease* ne l'a pas fait. Ils sont immatriculés aux Bahamas et ils pourraient l'être au Canada, contre le versement de droits assez importants. Si les règles sont modifiées, qu'ils soient immatriculés ou non ... Disons que nous n'avons pas d'objection à leur immatriculation.

Le président: J'ai une autre question à poser. Comme M. Lumley, mon honorable ami, j'aimerais poser une question au nom de M. Gass, de l'Ile-du-Prince-Édouard. Y aura-t-il un bon restaurant sur le nouveau traversier, un bon restaurant qui sert de bons repas, et pas des fèves en conserve? Remarquez bien, je ne déteste pas les fèves.

M. Lumley: Mais vous n'aimez pas les fèves en conserve.

M. Tingley: Comme on dit dans la publicité, les fèves Graves sont bonnes.

Le président: Les fèves Graves sont meilleures.

M. Tingley: Monsieur le président, le navire doit contenir un restaurant qui servira de bons repas, et non pas des fèves en conserve. Je vous rappelle encore une fois quelle est notre situation face au ministère des Transports. On nous a demandé

[*Text*]

call secondary cost centres, and the secondary cost centres essentially are made up of restaurants and things of that nature.

We are looking at the situation right now to determine whether or not a good restaurant, as you call it, can be operated profitably on that vessel. If that can be operated profitably on that vessel I would see no reason why it would not be operated. If, however, it becomes a matter of seeking subsidy, if the thing is not profitable and we have to seek subsidy on that secondary cost centre, a restaurant on that vessel, then the decision as to whether or not that restaurant would be there would be essentially one of MOT as to whether or not they would subsidize it. But the vessel is designed now with a restaurant.

The Chairman: With hot meals. Thank you very much, Mr. Tingley.

• 1050

Do you have a supplementary, Mr. Reid?

Mr. Reid (St. Catharines): Mr. Chairman, a supplementary question on this nontechnical approach to the CN Marine, because another person from the farmlands of Saskatchewan is not able to intervene too greatly. But from the tourist approach, which the Chairman is now touching on, apart from the restaurant and apart from the reference which you make on the last page of your statement having to do with quick reservations, what positive steps are you taking with respect to encouraging tourism, which is playing an ever-increasing, important economic part in the role of the Maritimes?

Mr. Tingley: Thank you, Mr. Reid. I would guess probably the most positive step that we have taken, in my opinion, in the past year would probably be that very reservation system. There is a history to that that is rather an interesting history, so maybe if you could bear with me I will go into it.

Until, say, last January, VIA, or the predecessor company of VIA, predecessor operator, made the reservations for us. If you were in Toronto and you wanted to take a trip on a ferry to Newfoundland you called the local Toronto CN office, or it would have been VIA office had it gone on, and you got a reservation. Now, there is no denying at times there were some difficulties with that system.

We had been talking to Air Canada, who seemed to be quite anxious to become the nation's reservation system, about a reservation system for the ferries, and they had told us that they could not have one ready for us until at least 1980. So we went to VIA and said "Now, you are going to take over all of this in April and you are taking over our reservation system." They simply said "We are not touching you. We are not doing anything for you, period." They said they had enough trouble on their own plate and that was it.

We then went back to Air Canada and we got the old 1980-81 answer. We came down very hard on Air Canada at that point and said "Look, if you want to be part of the

[*Translation*]

de créer un certain nombre de centres de coûts secondaires, qui comprennent des choses de ce genre.

Nous tentons actuellement de déterminer si l'exploitation d'un bon restaurant, comme vous dites, sur un navire peut être rentable. Si elle l'est, je ne vois pas pourquoi on n'en aurait pas un. Mais s'il faut demander des subventions, si l'affaire n'est pas rentable, ce sera le ministère des Transports qui décidera s'il faut en avoir un. Mais d'après les plans, il y aura un restaurant sur le navire.

Le président: Qui sert des repas chauds. Merci beaucoup, monsieur Tingley.

Avez-vous une question supplémentaire à poser, monsieur Reid?

M. Reid (St. Catharines): Monsieur le président, ma question ne sera pas technique, car moi aussi je viens d'une région rurale de la Saskatchewan. Du point de vue touristique, outre le restaurant et les réservations rapides, dont vous parlez à la dernière page de votre exposé, quelles mesures prenez-vous pour stimuler le tourisme, qui joue un rôle de plus en plus important dans l'économie des Maritimes?

M. Tingley: Merci, monsieur Reid. À mon avis, la mesure la plus utile que nous avons prise depuis un an à cet égard est sans doute le système de réservations. L'histoire de ce système est assez intéressante, vous me permettrez donc de vous en parler.

Jusqu'en janvier dernier, c'était VIA, ou plutôt la société qui a précédé VIA, qui s'occupait de nos réservations. Si vous étiez à Toronto et que vous vouliez prendre le traversier pour Terre-Neuve, vous appeliez le bureau du CN à Toronto, ou le bureau de VIA, et vous faisiez une réservation. On ne peut nier que ce système ne marchait pas toujours rondement.

Nous avons consulté VIA . . . en fait, nous avions consulté les gens d'Air Canada, qui semblaient vouloir prendre en main le système de réservations du pays, au sujet de la création d'un système de réservations pour les traversiers, et ils nous avaient dit qu'il fallait attendre jusqu'en 1980 au moins. Nous sommes donc allés voir VIA et nous leur avons dit: «Vous allez prendre l'affaire en main et le système de réservations en avril.» Ils ont carrément refusé; en disant qu'ils avaient déjà assez de problèmes chez eux.

Nous sommes donc retournés à Air Canada, qui n'avait pas changé d'avis. Nous avons durci nos positions et nous leur avons dit: «Si vous voulez vous occuper du système de réserva-

[*Texte*]

reservation system of CN Marine, it has to be turned on in May," which was not very long. After a bit of choking they said, "We will have a reservation system for you which you can turn on in May." That reservation system—and please do not let me try to mislead you, we had problems with it last summer, principally telephone problems—is the Air Canada ReserVec system. We established I believe it was one phone number, an 800 number, which people could call toll free from the Manitoba-Ontario border right through to North Sydney, where the office was. At North Sydney they had all their machines and they simply worked the computer. They could immediately tell the person on the phone "Yes, you can bring your automobile and your trailer and your kids and your dog and it will cost you so much and so forth and so on." Since you cannot run 800 phone calls across the border with the United States, we set up a satellite office in Bar Harbor, which again was tied in with the Air Canada ReserVec system.

The North Sydney office alone, from the time it was turned on in May until October, handled 208,000 calls. Its heaviest day, Mr. MacLellan, was something over 2,000—2,280-some-odd calls, in one day.

Now, we had trouble with the telephone system. Maritime Tel & Tel had some problems. They had never handled that volume of 800 calls before. They were switched through Halifax. That went deplugged through the summer. They can give an awful lot of information in that system.

We have also tied in with a system in Nova Scotia called Nova Scotia Check-Ins, where they again are using Air Canada ReserVec system. You can call from anywhere in Nova Scotia, or I think a lot of Eastern Canada and down through the United States—again they have a satellite office down there somewhere—and you can ask for the weather in North Sydney, on July 20 what it is likely to be and that sort of thing, and you can ask for hotel reservations and you can ask for ferry reservation—so we are tied in with them as well. I think that probably was one of the most significant things we have done in some little time. Again, we work with the tourist industry very, very closely. I have a very close personal association with the ministers and deputy ministers of tourism in the Atlantic Provinces and we meet very frequently and keep them informed of what is going on, what we are doing, and that sort of thing.

• 1055

The Chairman: Thank you, Mr. Reid. I wonder, because time is running out—I am sure Mr. MacLellan's eyebrows were raised slightly by that volume, I did appreciate it—we will allow Mr. MacLellan to proceed, because of all of us he is the one most directly involved in the operation.

Mr. MacLellan.

Mr. MacLellan: Thank you, Mr. Chairman. I would like to thank you, Mr. Tingley, certainly, on behalf of the people of North Sydney, for choosing North Sydney to establish the reservations office. I do not want to seem entirely negative in my questioning, certainly there is a lot we want to thank CN

[*Traduction*]

tions de CN Marine, il faudra le faire d'ici le mois de mai», ce qui n'était pas très long. Une fois remis de leur étonnement, ils nous ont dit: «Vous aurez votre système de réservations en mai.» Comprenez-moi bien, ce système de réservations nous a posé certains problèmes l'été dernier, surtout pour le téléphone. C'est le système *RéserVec* d'Air Canada. Il s'agit d'un numéro de téléphone, le 800, qu'on peut appeler sans frais à partir de la frontière du Manitoba et de l'Ontario, jusqu'à North Sydney, où se trouve le bureau. Les machines se trouvent à North Sydney et les employés peuvent, en consultant l'ordinateur, répondre aux clients qui appellent: «Oui, vous pouvez amener votre voiture, votre remorque, vos enfants et votre chien, et cela vous coûtera tant.» Puisque la ligne téléphonique 800 ne peut pas être utilisée pour les appels avec les États-Unis, nous avons ouvert à Bar Harbour un bureau qui est relié au système *RéserVec* d'Air Canada.

Depuis son ouverture en mai, jusqu'en octobre, le bureau de North Sydney a répondu à lui seul à 208,000 appels. Le jour le plus occupé, on a répondu à 2,280 appels.

Nous avons eu des difficultés avec le système téléphonique. *Maritime Tel* n'avait jamais eu à faire face à autant d'appels sur la ligne 800 auparavant. Ces appels étaient acheminés par Halifax. Ce système ne fonctionnait pas pendant l'été. C'est un système qui peut donner beaucoup de renseignements.

En Nouvelle-Écosse, nous sommes reliés au système *Nova Scotia Check-In's*, qui utilise aussi le système *ReserVec* d'Air Canada. On peut appeler de n'importe où en Nouvelle-Écosse, et même dans l'Est du Canada et des États-Unis,—ils ont aussi un bureau quelque part dans cette région—pour demander les conditions météorologiques à North Sydney le 20 juillet, faire des réservations d'hôtel et de traversier,—nous sommes donc également reliés à ce système. C'est peut-être l'une des choses les plus importantes que nous ayons faites, car nous travaillons en étroite collaboration avec l'industrie touristique. Nous travaillons avec les ministres et les sous-ministres du Tourisme des provinces atlantiques en les rencontrant souvent pour les tenir au courant de ce que nous faisons.

Le président: Merci, monsieur Reid. M. MacLellan est sûrement impressionné par la réponse que vous venez de donner. Je lui donne la parole maintenant, car, de nous tous, il est peut-être celui qui a le plus d'intérêt direct dans la question.

Monsieur MacLellan.

M. MacLellan: Merci, monsieur le président. Je tiens à remercier M. Tingley, au nom de la population de North Sydney, d'avoir choisi cette ville pour l'ouverture d'un bureau de réservations. Je ne veux pas que mes questions vous paraissent toutes négatives, car CN Marine mérite notre gratitude à

[*Text*]

Marine for. But I am sure you can understand the concern I had that, in fact, CN Marine was abandoning the profitable freight business and letting it go to other companies, competitors, and the actual harm that this can do to the CN operations from North Sydney to Newfoundland. It is a concern of mine and I will be quite frank about it. I was wondering if, in fact, CN Marine has done any anticipatory studies concerning a come-back of rail transportation for the freight service, and if, in fact, they are intending any kind of modifications of the operations accordingly?

Mr. Tingley: Thank you, Mr. MacLellan. Freight traffic through North Sydney is increasing. It is up slightly for the past month or so as compared with similar months last year. We have a capability—and I think this might be quite important to say—we have a capability, which is not being used at the present time, to move rail freight through that port. I believe the *Frederick Carter*, a big rail-freight carrier, is probably only being used about 80 per cent in connection with rail and the rest of it is probably trailers. I think, as probably most of you are aware, Mr. Mazankowski made an announcement in Port-aux-Basques on the weekend concerning the Newfoundland railway, and I think we have to say that as goes the Newfoundland railway so goes the rail freight through North Sydney, because that is the way it is.

Mr. MacLellan: Do I have time?

The Chairman: I think we have time for one more, yes.

Mr. MacLellan: Of the ferries, the *Stena Nordica* and the *Stena Atlantica*, do you feel that they are all they should be as far as their loading capacity is concerned? By that, I mean their being able to load quickly. Or do you feel that there is a problem with those two vessels?

Mr. Tingley: Again, you have to come back to what I said earlier. They are a stop-gap measure and for a stop-gap measure you have to go off and just pick two vessels off the shelf. They are remarkably close to what we needed. They would not be what you would design, as far as loading and that sort of thing is concerned. For instance, on this new Prince Edward Island vessel—Mr. Dionne never got an answer to his question about dock modifications—we will be able to handle, in the Prince Edward Island thing, and I would look forward to this at North Sydney also and Port-aux-Basques; four streams of traffic off the vessel at one time, four streams of traffic. We already have this on two vessels in the Prince Edward Island ferries, but we cannot use the same docks with this other one. We have vessels in the Prince Edward Island service that carry about 160 automobiles, or a combination of trucks and automobiles, and they are unloaded and reloaded in 12 minutes. I do not think we will ever get to that in the Gulf, because we have to tie the traffic down, and that sort of thing, but certainly in any permanent vessel, regardless of what it is, we would be looking to better loading and unloading facilities.

Mr. MacLellan: But it is a plan of CN Marine actually to own their own vessels on that Gulf service?

Mr. Tingley: Yes, that is right.

[*Translation*]

bien des égards. M. Tingley comprendra certainement que je me préoccupe du fait que CN Marine abandonne le transport très rentable des marchandises et que ce soit désormais des concurrents qui s'en occupent. Cela peut être véritablement nocif pour les services du CN entre North Sydney et Terre-Neuve. Je ne vous cache pas que cela m'inquiète beaucoup. Est-ce que CN Marine a envisagé de restaurer le service de chemins de fer pour le transport des marchandises et d'effectuer, le cas échéant, les modifications qui s'imposent?

M. Tingley: Merci, monsieur MacLellan. Le transport des marchandises via North Sydney augmente. Le mois dernier, le volume a augmenté légèrement par rapport au même mois l'an dernier. Nous avons une capacité qui n'est pas pleinement utilisée pour l'instant. Je pense que le *Frederick Carter*, qui est un gros transporteur de marchandises, n'est utilisé qu'à 80 p. 100 de sa capacité, utilisant le reste pour le transport des roulottes. La plupart d'entre vous savent que M. Mazankowski a annoncé du nouveau du côté des chemins de fer à Terre-Neuve, et cela aura des répercussions pour North Sydney, car la santé de l'un et de l'autre sont liées.

M. MacLellan: Ai-je le temps de poser une autre question?

Le président: Une seule.

M. MacLellan: Pensez-vous que le *Stena Nordica* et le *Stena Atlantica*, qui sont deux traversiers, présentent des problèmes du côté de la capacité de chargement?

M. Tingley: Je reviens à ce que j'ai dit plus tôt. Il faut, à un moment donné, choisir les bateaux dont on se servira. Ces deux bateaux sont très près de ce dont nous avions besoin. Mais ils ne sont pas tout à fait satisfaisants du côté du chargement, et ainsi de suite. Je reviens à la question que posait M. Dionne, il y a un instant, sur les modifications portuaires qui découleront de l'acquisition de ce nouveau bateau pour l'Ile-du-Prince-Édouard. Dans ce cas-là, nous pourrons, à l'Ile-du-Prince-Édouard comme à North Sydney et à Port-aux-Basques, former quatre lignes de chargement simultanées, deux traversiers de l'Ile-du-Prince-Édouard nous permettant de procéder ainsi, mais nous devrons, pour en faire autant avec le nouveau bateau, disposer de nouveaux quais. Il existe des bateaux à l'Ile-du-Prince-Édouard qui peuvent transporter 160 véhicules et qu'on peut charger et décharger en 12 minutes. Dans le golfe, nous ne pourrions pas être aussi rapides, mais tout bateau permanent, quel qu'il soit, devrait offrir, à notre avis, de meilleures conditions de chargement et de déchargement.

M. MacLellan: Pour le service du golfe, CN Marine envisage-t-elle sérieusement d'acquérir ses propres bateaux?

M. Tingley: En effet.

[*Texte*]

Mr. MacLellan: And replace the ones that are presently under lease?

Mr. Tingley: That is right. ed

• 1100

The Chairman: And it is the avowed intention of your Chairman to make sure that happens at the right time.

Mr. Dionne (Northumberland-Miramichi): Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Dionne.

Mr. Dionne (Northumberland-Miramichi): May I just compliment Mr. Tingley on his value as a witness before this Committee and on the competent manner in which he is directing Sea and Marine, and thank him again for coming?

The Chairman: Mr. Tingley, I share those sentiments, as do all members. We appreciate it, and warmly thank all your officials for having been with us and the very frank and candid way in which you have responded to our questions.

The Committee will adjourn till 8 o'clock Tuesday evening, November 27, 1979, when we shall consider Votes 1 and 5 under the Post Office. It has been the responsibility of this Committee for some years now to consider postal estimates, and that will be our order of business.

The meeting is adjourned.

[*Traduction*]

M. MacLellan: Et vous remplaceriez donc ceux que vous affrétez actuellement?

M. Tingley: C'est cela.

Le président: Le président s'engage à veiller à ce que cela se fasse au moment opportun.

M. Dionne (Northumberland-Miramichi): Monsieur le président.

Le président: Monsieur Dionne.

M. Dionne (Northumberland-Miramichi): Je voudrais offrir mes compliments à M. Tingley qui a donné aux membres du comité un témoignage précieux sur la compétence dont il fait preuve dans l'administration de CN Marine. Je le remercie d'être venu témoigner une fois de plus.

Le président: Monsieur Tingley, au nom des membres du comité, je fais mienne les remarques de M. Dionne. Nous vous remercions chaleureusement, vous et vos collaborateurs, d'être venus répondre à nos questions.

Le comité suspend ses travaux jusqu'à 20h00, mardi soir, 27 novembre 1979; nous étudierons alors les crédit 1 et 5 du ministère des Postes. Depuis plusieurs années, c'est à notre comité qu'il incombe d'étudier les prévisions budgétaires du ministère des Postes.

La séance est levée.

Canada Post Postage paid
Postes Canada Port payé
Third class Troisième classe
K1A 0S7
HULL

If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Printing Office,
Supply and Services Canada,
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Imprimerie du gouvernement canadien,
Approvisionnements et Services Canada,
45, boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

WITNESS—TÉMOIN

Mr. Rupert J. Tingley, President and General Manager, CN Marine Inc.

M. Rupert J. Tingley, président et directeur général, CN Marine Inc.

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

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

CANADA

INDEX

STANDING COMMITTEE

Transport

~~AND COMMUNICATIONS~~

HOUSE OF COMMONS

Issues 1-16 • 1979 • 1st Session • 31st Parliament

Chairman: Mr. J.M. Forrestall

27374–1

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

Available from Canadian Government Publishing Centre, Supply and Services Canada, Hull, Québec, Canada K1A 0S9

INDEX

HOUSE OF COMMONS COMMITTEES—OFFICIAL REPORT

FIRST SESSION, THIRTY-FIRST PARLIAMENT

Abbreviations: A.=Appendices. Amdt.=amendment. M.=motion. S.O.=standing order.

DATES AND ISSUES

—1979—

October:	23rd, 25th, 1.
November:	1st, 2; 6th, 3; 8th, 4; 9th, 5; 13th, 6; 15th, 7; 20th, 8; 22nd, 9; 23rd, 10; 27th, 11; 29th, 12.
December:	4th, 13; 6th, 14; 7th, 15; 13th, 16.

Accidents, *see* Air transport; Hazardous products, transportation; Mississauga, Ont.; Railways; Vancouver—Port

Advertising, *see* CN Marine; VIA Rail Canada Inc.—Marketing

Air Canada
And CP Air, international routes, merging, Mazankowski Nov. 5/79 Toronto speech to Air Transport Association annual meeting, 4:7-8; 7:5-6
Annual report, Committee referral, 7:43; 8:38
Fares, joint, regional carriers, CP Air, Eastern Provincial Airways, etc., 4:20-2, 35-6; 7:25-7
Fares, to U.S., lowering, rejection, 4:28
Officials, appearance before Committee, requesting, 14:6-7
See also CN Marine—Reservations; VIA Rail Canada Inc.—Reservations

Air transport
Accidents, B.C., 7:8-9, 12
United States DC-10 tail-end crack, Canadian aircraft inspections, inquiry, etc., 4:20; 8:32-4
Fares
Increasing, 4:28
"Peak pricing", affecting traffic flow, etc., 15:9-10
Queen Charlotte Islands, B.C., subsidy, 2:12-3
United States comparison, 4:6
See also Air Canada
Policy, Mazankowski Nov. 5/79 Toronto speech to Air Transport Association annual meeting, 7:7, 27-8, 40
Safety regulations, task force inquiry, 4:20-2; 7:31
United States deregulation, effects, Canadian possibilities, 4:6-7; 7:27
See also Hazardous products, transportation—Regulations

Air Transport Association of Canada (ATAC), *see* Air Canada; Air transport—Policy

Aircraft
Light, energy efficient, 4:32
STOL, *see* Montreal; Toronto—Island airport
See also Defence equipment; Transport Department

Airlines
Charter operations, easing restrictions, Wardair, effect, etc., 4:28-9
United States, $10 million owing to Transport Department, 7:33-6
See also Air Canada; CP Air; Eastern Provincial Airways; Great Lakes Airlines Ltd.; Nordair Limited; Wardair Canada Ltd.

Airports
Administration, commissions, task force study, 7:34-6
Administration, cutbacks, 7:33-6
Car rental agencies
Domestic/open/local, Oct. 19/79 new policy, etc., 7:16-9
See also Winnipeg
Expansion, capital funds, freeze, 15:23
International, economic impact studies, 7:13-4
Navigational aids, upgrading, 7:37
North Battleford, Sask., upgrading, 15:22
Prince Albert, Sask., 15:7
Radio operators strike, Oct. 16-Nov. 16/79, negotiations, etc., 7:9-11, 39-40
Prince Rupert and Terrace, B.C., landing conditions, effects, 7:8-12
Safety, effects, 7:9-10
Regional municipal, feasibility studies, 7:36-7
Regional municipal, local autonomy, commission study, 15:10, 21-2
Runway lights, hot-wiring, safety hazard, 7:33-6
Subsidies, 9:15

Airports—*Cont.*
Waterloo-Wellington, Ont., upgrading, 7:40
See also Charlottetown; Hamilton, Ont.; London, Ont.; Regina; Toronto; Windsor, Ont.

Alberta, *see* Grain elevators; Grain transportation—Hopper cars

Arctic regions, *see* Shipping

Atlantic Pilotage Authority, fee structure, increase, 5:17-8

Atlantic provinces, *see* Coast Guard—Ships; Nordair Limited; Tourist industry; Transport Department; VIA Rail Canada Inc.—Routes and services

Axworthy, Mr. Lloyd (Winnipeg-Fort Garry)
Transport Department estimates, 1979-1980, main, 14:30-4

B.C. Ferries Corporation, *see* Ferry service

Baker, Mr. George (Gander-Twillingate)
Airlines, 7:33-6
Airports, 7:33-4
CN Marine, 5:13-5
Coast Guard, 5:12-4
Transport Department estimates, 1979-1980, main, 5:12-5; 7:33-6

Bank of Montreal, *see* Postal service—Courier

Beattie, Mr. Duncan (Hamilton Mountain)
Transport Department estimates, 1979-1980, main, 7:41-2

Beaufort Sea, *see* Northern Transportation Company Ltd.

Benjamin, Mr. Les (Regina West)
CP Rail, 16:12
Hazardous products, transportation, 16:10-2, 24, 36
Organization meeting, 1:7-10
Transport Commission, 16:11
Transport Department estimates, 1979-1980, supplementary (A), 1:11-4
Transportation of Dangerous Goods Bill (C-25), 16:10-3, 24, 36

Benson, Hon. E.J. (President, Canadian Transport Commission)
Transport Department estimates, 1979-1980, main, 4:4-37

Bills, *see titles of particular bills*
C-25. Transportation of Dangerous Goods Bill. Minister of Transport

Blaikie, Mr. Bill (Winnipeg-Birds Hill)
Hazardous products, transportation, 6:13-6; 12:32-3
Mississauga, Ont., CP Rail Nov. 10/79 freight derailment, 8:8-9
Railways, 6:14
Transport Commission, 8:9
Transport Department estimates, 1979-1980, main, 4:9-13; 6:13-6; 8:8-10
Transportation of Dangerous Goods Bill (C-25), 12:32-3
VIA Rail Canada Inc., 4:9-13; 8:9-10

Blais, Hon. J.J. (Nipissing)
Post Office Department estimates, 1979-1980, main, 11:18-21, 25

Blenkarn, Mr. Don (Mississauga South)
Hazardous products, transportation, 6:30-3
Mississauga, CP Rail Nov. 10/79 freight derailment, etc., 6:30-3
Transport Department estimates, 1979-1980, main, 6:27, 30-3

Bockstael, Mr. Robert (St. Boniface)
Churchill, port, 3:28-9
Grain transportation, 4:31; 8:14-6
Northern Transportation Company Ltd., 13:18-9
Organization meeting, 1:7
Point of order, documents, briefs submitted by organizations, requesting, M., 12:5

Note: See page 1 for Dates and Issues

Bockstael, Mr. Robert—*Cont.*
Railways, 4:31
Transport Commission, 4:29-30; 8:14-5
Transport Department estimates, 1979-1980, main, 3:28-9; 4:29-31; 8:14-6; 13:18-9

Booz-Allen report, *see* Churchill, Man.

Brampton-Georgetown constituency, *see* Postal service

Bridges
Northern B.C., 14:40
See also Montreal; Vancouver

British Columbia, *see* Air transport—Accidents; Bridges; Coast Guard—Ships; Ferry service

Budget rent-a-car Ltd., *see* Winnipeg

Buses, *see* VIA Rail Canada Inc.—Fares—Routes

CN Marine, east coast ferry service
Advertising, North Sydney-Port aux Basques run, 10:15-6
Advertising, U.S. border states, 10:14
Board of directors, 10:6, 15
Budget, revenues, 10:13
Construction of new ferry, Borden, P.E.I.-Cape Tormentine, N.B., awarding of contract, facilities, etc., 15:13, 16-7
Energy efficiency, 10:8
Expenditures, reduction, passenger travel effect, 10:6, 10-1
Government contracts, relationship, etc., 10:6-10, 19, 23
Headquarters, transfer from Moncton to Halifax, 10:21-2
Mainland-Nfld.
Competition from private shipping firms, 10:14-5, 29
Clarke Steamships Limited, federal subsidies, North Sydney and Port aux Basques affected, etc., 8:26-8; 10:16
North Sydney port, rail freight traffic, 10:29
Swedish vessels on lease, Royal Bank subsidiary RoyLease Limited purchase, Bahamian registry, 10:7, 17-21, 26, 29
Upgrading service, vessels, etc., 10:7, 18, 21
Marine Cruiser, lease, owned by Rideau Shipping Company Limited, 10:16-7
Newfoundland, transfer of employees, 5:13-5
Operation, costs, level of service, maintaining, 15:18
Operation, creation, organization, etc., 10:5-7, 21-2
Passenger travel, proportion of revenue, 10:9
Prince Edward Island-N.B., icebreaker *Abegweit,* replacing, new vessel design, 1981-1982 target date, 10:7-8, 11-2, 19, 29
Construction, tenders, Canadian shipyards, 10:25-6
Restaurant facilities, 10:26-7
Productivity chart, 10:19
Profits, 10:19, 22-3
Reservations bureau, North Sydney, Air Canada ReserVec system, 10:8, 27-8
Restaurant service, 15:16-8
Self-sustaining by 1984, 10:7, 18-9
Staff, 10:6
Yarmouth, N.S.-Bar Harbour, Maine, tourist traffic, decrease, 10:13

CP Air
Halifax-Toronto run, access, 7:27
See also Air Canada—Fares

CP Rail
Accident, freight derailment, *see* Mississauga, Ont.
Investments, 16:12
See also Grain transportation—Grain fleet; Transport Commission—Staff; VIA Rail Canada Inc.—Equipment, Repairs; Vancouver—Downtown

Cabinet ministers, *see* Defence equipment

Cameron, Mr. Don (Kamloops-Shuswap)
Transport Department estimates, 1979-1980, main, 4:37

Cameron, Mr. S.D. (Chairman of the Board, Northern Transportation Company Limited)
Transport Department estimates, 1979-1980, main, 13:4-23
Transportation of Dangerous Goods Bill (C-25), 16:11, 36

Campbell, Mr. Angus (Vice President, VIA Ontario)
Transport Department estimates, 1979-1980, main, 9:28

Campbell, Mr. Garth (Vice President, Marketing, VIA Rail Canada Inc.)
Transport Department estimates, 1979-1980, main, 9:41

Campbell, Mr. John (LaSalle)
Hazardous products, transportation, 12:24-6, 30; 16:25-7
Montreal, STOLport, 7:29-30
Transport Commission, 7:30-2
Transport Department estimates, 1979-1980, main, 7:29-32
Transportation of Dangerous Goods Bill (C-25), 12:24-6, 30; 16:25-7

Canada post corporation, establishing, 11:18
Legislation, introducing, 11:9-10, 22

Canadian Institute of Guided Ground Transport (CIGGT), *see* VIA Rail Canada Inc.—Electrification

Canadian Labour Congress, President D. McDermott, references, *see* Post Office Department—Inside workers

Canadian National Railways
Annual report, Committee referral, 7:43; 8:38
Car department training program, 9:22-3
Origins, 9:21
Passenger trains, deterioration, etc., 9:21-2
Trucking company, owning, competition, etc., 4:23
See also Grain transportation—Grain fleet; Roberts; Transport Commission—Staff; VIA Rail Canada Inc.—Equipment, Repairs

Canadian Transport Commission, *see* Transport Commission

Canadian Union of Postal Workers (CUPW), *see* Post Office Department

Canadian Wheat Board, *see* Wheat Board

Charlottetown, airport, design, 15:15-6

Charron, Mr. J.L. (Assistant Deputy Minister, Co-ordination, Transport Department)
Transportation of Dangerous Goods Bill (C-25), 12:11, 14, 17, 21-6, 30-41

Churchill, Man., port
Grain exports, extending season, M.V. *Arctic* voyage, etc., 5:20; 7:28
Upgrading, rail line, etc., 3:28-9; 7:29; 14:32, 47
Booz-Allen report, 3:28
See also Railways, branch lines

Cloutier, S., former deputy minister, Transport Department, references, new post, 2:26-8

Coal, *see* Prince Rupert, B.C.

Coast Guard
Bonavista, Nfld., Loran station, lay-offs, 5:12-4
Cable repair ship, *John Cabot,* Teleglobe Canada charter, fee, 3:26
College, training facilities, construction, 3:33-4
Expenditures, restraint program, 3:11; 5:12

Note: See page 1 for Dates and Issues

Coast Guard—*Cont.*
Helicopter services, 2:26-7
Icebreaker, *John A. Macdonald,* Dome Petroleum charter, fee, 3:26
Loran stations, east coast, phasing out, 5:13-4
Search and rescue, capital investments, 3:39
Ship, *Spindrift,* Ontario Place marina, 3:29-30
Ships, repair and replacement program, 3:24, 30
Tenders, Atlantic provinces and B.C. shipyards, status, 3:25

Committee, expertise, resource personnel, lack, etc., 16:20-1, 35

Comtois, Mr. J. Roland (Terrebonne)
Post Office Department estimates, 1979-1980, main, 11:37-9

Corkery, Mr. J.C. (Deputy Postmaster General)
Post Office Department estimates, 1979-1980, main, 11:13-6, 21, 29, 34-7

Crown corporations, private sector selling to, Transport Department authority, 5:18
See also Nordair Limited; Northern Transportation Company Limited

Darling, Mr. Stan (Parry Sound-Muskoka)
Airports, 9:15
Post Office Department estimates, 1979-1980, main, 11:21-5
Transport Department estimates, 1979-1980, main, 9:12-5; 38-40
Turner, Charles, references, 9:38
VIA Rail Canada Inc., 9:12-4, 38-40

de Cotret, Senator Robert R., appearance before Committee, requesting, 5:19-20

Defence equipment and armament, aircraft, obsolete, use by cabinet ministers, etc., 15:19-20

Deniger, Mr. Pierre (Laprairie)
Air Canada, 4:28
Airlines, 4:28
Airports, 7:16-9; 15:7
Grain transportation, 14:36-8
Hazardous products, transportation, 12:36-9; 16:16-8
Merchant marine, 3:34
Mississauga, Ont., CP Rail Nov. 10/79 freight derailment, 6:38-41
Montreal, port, 3:35-6
Montreal, urban transportation, 8:18-20
Nordair Limited, 4:26; 15:7
Northern Transportation Company Ltd., 13:13-5
Pilotage Act, 3:35
Point of order, documents, distributing in both official languages, 3:10
Ports, 3:37
Post Office Department estimates, 1979-1980, main, 11:25-7
Quebec City, port, 3:36
Railways, 6:40-1
Transport Department estimates, 1979-1980, main, 3:10, 34-7; 4:5, 26-8; 6:38-41; 7:16-9; 8:18-20; 9:34-6; 13:13-5; 14:36-8; 15:6-7
Transport Department estimates, 1979-1980, supplementary (A), 2:22-4
Transportation, 4:27
Transportation of Dangerous Goods Bill (C-25), 12:36-9; 16:16-9
VIA Rail Canada Inc., 2:23-4; 9:34-6
Winnipeg, 15:6

Desmarais, Mr. Louis (Dollard)
Transport Department estimates, 1979-1980, main, 5:5-7

Detroit River, Ont., policing, federal responsibilities, 15:20-1

Dionne, Mr. M.A. (Northumberland-Miramichi)
Air Canada, 4:35-6; 7:25-7
Atlantic Pilotage Authority, 5:17-8

Dionne, Mr. M.A.—*Cont.*
CN Marine, 10:9-12
CP Air, Halifax-Toronto run, 7:27
Crown corporations, 5:18
Miramichi river, 5:18
Nordair Limited, 7:25-6
Northern Transportation Company Ltd., 5:18
Organization meeting, 1:7
Railways, 4:35
St. Lawrence Seaway, 5:15-7
Shipping, 4:34-5
Transport Commission, 4:34
Transport Department estimates, 1979-1980, main, 4:33-6; 5:15-8; 7:25-7; 9:31-4; 10:8-12, 30
Transport Department estimates, 1979-1980, supplementary (A), 1:15
VIA Rail Canada Inc., 9:31-4

Dome Petroleum Ltd., *see* Coast Guard—Icebreaker

Eastern Provincial Airways, *see* Air Canada—Fares

Eastman, Mr. E.W. (Director, Rail Systems Development, Canadian Transport Commission)
Transport Department estimates, 1979-1980, main, 4:32-3

Ellis, Mr. Jack (Prince Edward-Hastings; Vice Chairman)
Aircraft, 4:32
Coast Guard, 3:26-7
Election as Vice Chairman, 1:7
Hazardous products, transportation, 6:36-7
Organization meeting, 1:7-8
Railways, 6:36-8
Transport Department, accommodation expenditures, 3:27-8
Transport Department estimates, 1979-1980, main, 3:25-8; 4:31-3; 6:36-40
Transportation of Dangerous Goods Bill (C-25), 16:4
Urban transportation assistance program, 4:32-3

Ellison, Mr. T.D. (Director, Transportation of Dangerous Goods, Transport Department)
Transportation of Dangerous Goods Bill (C-25), 12:11-20, 23-30, 33-42; 16:6-35

Energy conservation, *see* Aircraft; CN Marine

Energy resources, fossil fuel, *see* Transportation

Estimates
1979-1980, main, report to House, 15:3-5, 24-5
1979-1980, supplementary (A), report to House, 2:3, 28
See also Orders of reference

Ferguson, Mr. Eric (Saint John)
Transport Department estimates, 1979-1980, main, 15:12-3

Ferry service, B.C., northwest coast, B.C. Ferries Corporation, federal subsidy, etc., 2:12-5

Flis, Mr. Jesse (Parkdale-High Park)
Transport Department estimates, 1979-1980, main, 6:26-8

Forest industry, *see* Ports—Pointe-au-Pic, Que.

Forrestall, Mr. J.M. (Dartmouth-Halifax East; Chairman)
CN Marine, 10:13, 26; 15:13
Committee, expertise, 16:20
Election as Chairman, 1:6
Hazardous products, transportation, 16:5-6, 17-8
Mississauga, Ont., CP Rail Nov. 10/79 freight derailment, CTC inquiry, etc., 16:37-8
Post Office Department estimates, 1979-1980, main, 11:4
Transport Department estimates, 1979-1980, main, 10:13, 26; 15:13

Note: See page 1 for Dates and Issues

Forrestall, Mr. J.M.—*Cont.*
Transportation of Dangerous Goods Bill (C-25), 16:5-6, 13-8, 37-8

Fraleigh, Mr. Sid (Lambton-Middlesex)
Transport Department estimates, 1979-1980, main, 4:36-7

Franche, Mr. Pierre A.H. (Chairman, National Harbours Board)
Transport Department estimates, 1979-1980, main, 3:35-6, 40; 5:10-1

Fraser, Hon. John A. (Vancouver South; Postmaster General and Minister of the Environment)
Canada post corporation, establishing, legislation, introducing, 11:10, 18, 22
Post Office Department
Deficit, reduction, 11:7
Estimates, 1979-1980, main, 11:5-41
Inside workers (CUPW)
Collective agreements, expiring Dec. 31/79, contract negotiations, etc., 11:14-5, 22
Grievances, outstanding, 11:15, 34-5
Job openings, freeze, 11:31
Labour-management relations, 11:32, 40-1
President D. McDermott, CLC, remarks, 11:11-2
Mail opening, RCMP, 11:33
Restraint program, 11:17-8
Role, 11:36
Staff, 2% reduction, 11:9
Post offices, Que., La Plaine, Mascouche, construction, 11:37
Postage stamps, commemorative, Lion's Club sixtieth anniversary, Mar. 12/80, 11:25
Postal rates, increase, first class mail, 11:12-3, 27, 38
Postal service
Brampton-Georgetown constituency, alternate day delivery, 11:16-7
Courier service, private, 11:36-7
Electronic mail, developing, 11:20-1
United States $1.7 billion program, 11:10
Improving, 11:6-7, 28-9
Letter carrier service, door-to-door, growth policy, 11:26-7, 31
Mississauga, Ont., 11:30
Priority Post, 11:6, 19
Rural, delivery contracts, $10,000 limit, 11:22-3
Uranium City, Sask., delays, Norcanair carrier, 11:36-7
Toronto, Gateway postal plant, equipment, 11:13-4

Freight rates
Crowsnest Pass rates
Committee study, 15:11
Retention, government subsidizing, etc., 4:24-5; 8:7-8; 14:12-4, 42-3
Study, January 1979, 14:48-9
Grain, deregulation, U.S. example, 4:23-5
Processed raw materials, Hall (Emmett) report recommendations, 14:14

Friesen, Mr. Benno (Surrey-White Rock-North Delta)
Transport Department estimates, 1979-1980, main, 6:42-4

Fulton, Mr. Jim (Skeena)
Air transport, accidents, 7:8-9, 12
Air transport, Queen Charlotte Islands, 2:12-3
Airports, radio operators strike, 7:8-12
Ferry service, 2:12-3
Search and rescue, 7:12
Transport Department estimates, 1979-1980, main, 7:8-12
Transport Department estimates, 1979-1980, supplementary (A), 2:12-3
VIA Rail Canada Inc., 2:13

Gas, *see* Northern Transportation Company Ltd.

Gass, Mr. Mel (Malpeque)
Transport Department estimates, 1979-1980, main, 15:15-8

Giroux, Mr. R.Y.J. (Administrator, Canadian Surface Transportation Administration, Transport Department)
Transport Department estimates, 1979-1980, main, 8:13-4, 20; 15:17-8
Transport Department estimates, 1979-1980, supplementary (A), 2:11, 15-8, 22

Government contracts, purchases, etc., *see* CN Marine

Government expenditures, restraint program, *see* Coast Guard—Expenditures; Post Office Department; Transport Commission—Staff; Transport Department—Expenditures

Grain
Cleaning, policy, etc., 14:21, 29, 35
Exports
Increasing, 20%, 8:29; 14:9, 17-8, 30-1, 45, 51
St. Lawrence Seaway, capacity, role, 14:46-7
Snavely report recommendations, 4:25
United States comparison, 4:23; 14:27-8
See also Churchil, Man.; Vancouver—Port
Grading system, effects on producers, 8:29-30
Grading system, west coast elevators, problems, 14:44
Handlers strike, *see* Montreal—Port
Marketing, increase, 14:9
Marketing systems, open/organized, Wheat Board effects, 14:34-5
See also Freight rates; Quebec City; St. Lawrence Seaway

Grain elevators
Alberta purchasing from federal government, 14:50
Alberta terminals, Lethbridge, utilizing, etc., hopper cars hauling barley, 14:43-4
Great Lakes system, U.S. utilizing, 14:50-1
Inland terminals, future, 14:37
Saskatchewan, Moose Jaw terminal, use, 14:44-5
Saskatchewan, selling, 14:51
Vancouver, railway cars, congestion, reducing turn-around time, 14:20-1, 35
See also Churchill, Man.; Prince Rupert, B.C.

Grain transportation
Comparison with other countries, 14:24
Co-ordinating, communication, lack, 14:18-20, 28
Co-ordinator, Hugh Horner appointment, terms of reference, etc., 8:5-7, 14-6; 14:8-13, 16, 26, 33-7, 40, 44, 52
Demmurage charges, 14:38
Grain fleet, CN and CP cars, 14:41-3, 52
Hopper cars, increasing
Alberta cars, 14:22-3, 42
Government purchases, leases, etc., 4:31; 8:16; 14:17-8
Locomotive capacity, 14:37
Saskatchewan cars, 14:39-42
Steel construction, 14:45
Wheat Board purchasing 2,000, 14:17, 39
Liberal government, previous, programs, 8:7; 14:31
Murta task force, report, recommendations, etc., 8:38; 14:7-11, 14-5, 22-7, 32-4
See also below Turn-around time
Producer cars, congestion, 14:23-4
Railway boxcars and hopper cars, shortage, western Canada, 4:14-7
Railway cars, locating, computer system, loading, etc., 14:20, 24
Ships, Canadian bottoms, shortage, 14:46-7
Ships, Great Lakes, U.S. grain shipped in Canadian vessels, shortage in Thunder Bay, Ont., 14:16-7, 37-8
Statutory rates, *see* Freight rates—Crowsnest

Grain transportation—*Cont.*
Trucking industry, utilizing, 14:29, 32-3
Trucks, unloading facilities at terminals, upgrading, 8:30-1
Turn-around time, reducing, Murta task force report recommendations, 14:35-6
See also Grain elevators—Vancouver
See also Railways, branch lines; St. Lawrence Seaway

Great Lakes, *see* Grain elevators; Grain transportation—Ships; Shipbuilding industry

Great Lakes Airlines Ltd., passenger service, regulations, 7:39

Green, Mr. J.H. (Director, Rail Services, Canadian Transort Commission)
Transport Department estimates, 1979-1980, main, 4:15-6

Halifax-Dartmouth, *see* CN Marine—Headquarters; CP Air

Hall (Emmett) reports, *see* Freight rates; Railways, branch lines

Hamilton, Ont., airport, expansion program, environment studies, etc., 7:6-7, 22-3, 41-2

Harbours Board
Projects, 1979-1980, 3:11
See also Montreal—STOLport; Ports—Legislation

Harbours, wharves and breakwaters, government wharves, maintenance, Public Works Department responsibility, 5:20-1

Hargrave, Mr. Bert (Medicine Hat; Parliamentary Secretary to Minister of Agriculture)
Transport Department estimates, 1979-1980, main, 14:43-4

Harquail, Mr. Maurice (Restigouche)
Air Canada, fares, 4:20-2
Air transport, 4:20-1; 8:32
Cloutier, S., references, 2:26
Hazardous products, transportation, 8:31; 12:8, 20-3
Organization meeting, 1:6-10
Point of order, witnesses, appearance before Committee, right of selection, M., 12:6
Ports, 3:20-2, 39-40
Railways, accidents, 8:32-3
Transport Commission, eastern branch, 4:21
Transport Department
Atlantic provinces, branch offices, 3:40
Estimates, 1979-1980, main, 3:8-10, 19-22, 39-40; 4:19-23; 8:31-3, 38-9; 9:25-7, 41-2
Estimates, 1979-1980, supplementary (A), 2:25-7
Howie responsibilities, 3:19-20
Transportation of Dangerous Goods Bill (C-25), 12:8, 20-3
Transportation, plan, 9:25
VIA Rail Canada Inc., 2:25-7, 4:19-21; 9:25-7, 41-2

Hase, Mr. E.J. (Director, Rail Safety and Standards, Canadian Transport Commission)
Transport Department estimates, 1979-1980, main, 6:10, 16-23, 26, 39-41

Hazardous products, chlorine, 16:32

Hazardous products, transportation
Accidents
Cleanup costs, federal/provincial responsibility, 16:22-3
Emergency response
Jurisdictional responsibility, co-ordinated effort, etc., 16:25-7
See also below Legislation—Recovery—Regulations
Increase, 6:9, 15-6
Railways, 6:9
Welland, Ont., train derailment, liquid sulphuric acid, inquiry, 6:11-2, 44

Hazardous products, transportation—*Cont.*
Accidents—*Cont.*
West Brome, Que., truck and train collision, propane, 6:23
See also Mississauga, Ont.
Emergency Response Guide for Dangerous Goods, 12:31-2, 40-2
Handling groups, costs, 16:25
Inspections, inadequate, 16:15
Inspectors
Federal/provincial co-ordination, 16:21-2
See also below Legislation
Legislation, 2:19; 6:9, 12-5, 34-7; 7:23-5, 37-8; 8:32; 12:15-8, 21-2, 27-34; 16A:1-4
Administration, provinces, costs, 16:16
Classification of dangerous goods, 12:19, 34
Clauses, content, 16:6-8
Common standards, establishing, 16:13-6
Delay in introducing, effects, 16:13-4
Discretionary powers, providing to minister, 16:8-9
Economic impact, studies, etc., 12:26-7; 16:9-10
Implementing, negotiations with provinces, etc., 16:17-9, 27
Inspectors, qualifications, powers, etc., 6:22; 8:35; 12:18-20, 24-6; 16:22, 27-8
Liberal government, previous, private submissions, 16:6
Municipalities position, 16:13
Penalty provisions, 16:15
Pre-eminence, 16:35
Recovery provisions for emergency measures, 16:23-5
Responsibility, powers for enforcing, etc., 12:30, 36-7
See also Transportation of Dangerous Goods Bill (C-25)
Liability, fund, establishing, etc., 12:27-8; 16:34-5
Moratorium, 6:28-30, 36
Multi-modal, dangers, 16:19-20
See also Vancouver
New Brunswick, radioactive material travelling to Point Lepreau, misplaced, 8:31; 12:22-3
Packaging, 12:23
Passengers accompanying, 6:33-4
Quantities, 12:41; 16:32-3
Railways
Tank cars, construction, CTC standards, 16:31-2
See also below Speed
Regulations, 6:9; 12:10-6, 21-2, 27-31
Air transport, 7:22-4
Draft, 12:14-7
Public/*in camera* discussion, 12:6-9
Tabling, 12:41-2
Effects on existing regulations under other acts, 16:16-7
Emergency forces, instructions, 12:39-40
See also above Emergency Response Guide for Dangerous Goods
Enforcing, 16:10-2, 31
Ministerial powers, 16:30-1
See also above Legislation—Discretionary
Provincial, co-ordinating, 12:34-9
Railway cars, 12:32-3
Hot box detectors, 16:12, 15, 28-30
Placement, labelling, etc., 6:9-12, 15-20, 31, 34-5; 12:40
Roller bearings, 16:12, 15-6, 33
Red Book, Railway Transport Committee review, classification of gases, 6:30-3; 12:11-2
United States comparison, 12:41-2
Speed, railways, 6:19; 16:14-5
Toronto and other populated areas, trains, frequency, 6:28-30
Trucking operations, interprovincial, transborder, regulations, 7:24

Note: See page 1 for Dates and Issues

Henderson, Mr. K. (Director General, Railway Transportation, Transport Department)
Transport Department estimates, 1979-1980, main, 8:22-3

Highways and roads
Expenditures, 1976 statistics, 9:13-4
Northwest Territories, Dempster highway, Mackenzie river alternative, Northern Transportation Company, 13:7-8, 20-1
Northwest Territories, Mackenzie highway, status, 13:16-7
Thompson-Gillam, Man., 7:29

Horner, Dr. Hugh (Grain Transportation Co-ordinator, Canadian Grain Commission)
References, *see* Grain transportation—Co-ordinator
Transport Department estimates, 1979-1980, main, 14:9-13, 19-25, 28-48, 52

House of Commons, railway committee room, official meeting place of Committee, 2:6; 3:7

Hovdebo, Mr. Stan J. (Prince Albert)
Transport Department estimates, 1979-1980, main, 14:25-7

Howie, Hon. J. Robert (York-Sunbury; Minister of State (Transport))
Atlantic Pilotage Authority, fee structure, 5:17-8
CN Marine, Nfld., transfer of employees, 5:13-5
Churchill, Man., port, upgrading, 3:29
Coast Guard
Bonavista, Nfld., Loran station, lay-offs, 5:13
College, training facilities, construction, 3:33
Expenditures, 3:11
Ships, repair and replacement program, 3:24
Crown corporations, private sector, selling to, 5:18
Harbours Board, projects, 1979-1980, 3:11
Harbours, wharves and breakwaters, 5:21
Icebreaking, M.V. *Arctic,* 3:10; 5:20
Maritime Pollution Claims Fund, 5:21
Merchant marine, reviving, 3:16-7
Foreign fleets, purchasing, 25% tax, removing, 5:19
Tax incentives, 3:14-5
Miramichi river, dredging, 5:18
Point of order, documents, distributing in both official languages, 3:11
Ports
Legislation, introducing, 3:21-3
New Brunswick, Belledune and Dalhousie, development, 3:21, 40
Pointe-au-Pic, Que., forest products terminal, development, etc., 5:11-2
References, *see* Transport Department
St. Lawrence Seaway
Advisory council, establishing, 3:13-4; 5:6, 16-7
Tolls, increase, 3:13; 5:6-8
1979 shipping season, extending, 5:5-6
Search and rescue, Skelly report, 3:17
Shipping, Arctic regions, 50% Canadian bottoms, 5:19
Shipping, oil price increase, effects, 3:24
Transport Department
Estimates, 1979-1980, main, 3:9-26, 29-33, 37-40; 5:4-21
Expenditures, marine transportation administration, 3:11
Responsibilities, 3:12, 19-20
Shipbuilding industry, 5:19
Welland canal, marine shunting, research and development, 3:11, 31

Icebreakers
Canadian-built, *Pierre Radisson,* etc., 10:24-5
M.V. *Arctic*
Operating deficit, 3:10
See also Churchill, Man.

Icebreakers—*Cont.*
Nuclear, design program, 3:18-9
"R" class, completion, 3:11, 22
See also CN Marine—Prince Edward Island; Coast Guard; Newfoundland-Labrador; Shipbuilding industry; Sydney, N.S.

Inquiries Act, *see* Mississauga, Ont.

Ittinuar, Mr. Peter (Nunatsiaq)
Transport Department estimates, 1979-1980, main, 13:11-2

Japan, *see* Vancouver—Port

Jelinek, Mr. Otto (Halton; Parliamentary Secretary to Minister of Transport)
Air Canada, officials, appearance before Committee, requesting, 14:6
Grain transportation, 4:14-6
Hazardous products, transportation, 12:18-20
Mississauga, CP Rail Nov. 10/79 freight derailment, 6:5
Organization meeting, 1:6
Transport Commission, eastern and western branches, 4:13-4
Transport Department estimates, 1979-1980, main, 4:12-6; 6:5; 14:6-7
Transport Department estimates, 1979-1980, supplementary (A), 1:14
Transportation of Dangerous Goods Bill (C-25), 12:18-20; 16:5
VIA Rail Canada Inc., 4:12-3

Jupp, Mr. Alex (Mississauga North)
Hazardous products, transportation, 6:23; 16:13-5
Mississauga, CP Rail Nov. 10/79 freight derailment, 6:22-6; 16:37
Post Office Department estimates, 1979-1980, main, 11:27-30
Railways, accidents, 6:24
Transport Department estimates, 1979-1980, main, 6:22-6
Transportation of Dangerous Goods Bill (C-25), 16:13-5, 37

Kamloops, B.C., railway relocation study, 4:37

Kitchener-Waterloo, Ont., *see* Postal service; VIA Rail Canada Inc.

Lamontagne, Hon. Gilles (Langelier)
Post Office Department estimates, 1979-1980, main, 11:5, 8-12, 42

Lapointe, Mr. Charles (Charlevoix)
Coast Guard, 3:25
Merchant marine, 3:23-4
Nordair Limited, 7:19-21
Ports, 3:23; 5:9-12
Quebec City, port, 5:11
Shipping, 3:24
Transport Department estimates, 1979-1980, main, 3:10-1, 23-5; 5:8-12; 7:19-21

Lewis, Mr. Doug (Simcoe North; Parliamentary Secretary to Minister of Supply and Services)
Transport Department estimates, 1979-1980, main, 7:36-7

London, Ont., airport
International flights, 7:38-9
Upgrading, radar, 7:38

Lukasiewicz, Julius, Carleton University professor, *see* Railways—Accidents

Lumley, Mr. Ed (Stormont-Dundas)
Air Canada, and CP Air, international routes, 4:7-8; 7:5
Air Canada, officials, appearance before Committee, 14:6
Air transport, fares, "peak pricing", 15:9-10
Air transport, U.S. deregulation, 4:6-7
Airports, expansion, capital funds, 15:23
Airports, regional municipal, 15:10
CN Marine, 10:20-3

Lumley, Mr. Ed—*Cont.*
Churchill, Man., port, upgrading, 14:47
Committee, expertise, 16:35
Freight rates, Crowsnest Pass rates, 8:7; 14:12-3, 47; 15:11
Freight rates, processed raw materials, 14:14
Grain transportation
Co-ordinator, 8:5-6; 14:11-2
Murta task force, report, 8:38; 14:10-1
Ships, Canadian bottoms, shortage, 14:46-7
Hamilton, airport, expansion program, 7:6-7
Hazardous products, transportation
Accidents, 6:9-11
Legislation, 6:9, 12; 16:5-10, 35
Liability, 16:34-5
Passengers, accompanying, 16:33-4
Regulations, 6:9-10; 12:6-14, 41-2
Highways and roads, 13:7-8, 20-1
House of Commons, 2:6
Merchant marine, 3:14-5
Mississauga, CP Rail Nov. 10/79 freight derailment, 16:37-8
M. (Mr. McDermid), 6:6
Newfoundland-Labrador, 10:22
Northern Transportation Company Ltd., 13:5-7, 22
Organization meeting, 1:6-10
Points of order
Documents, briefs submitted by organizations, deadline, M., 12:5
Documents, distributing in both official languages, 3:12
Minister, appearance before Committee, requesting, 5:20
Press release, authorization, M., 12:5
Reports, annual, Committee referral, 7:43
Witnesses, appearance before Committee, requesting, 7:4-5
Ports, policy, 15:24
Prince Rupert, B.C., Ridley Island grain and coal terminal development, 14:48; 15:23-4
Railways, branch lines, Neil study group, report, 8:38
Railways, safety standards, hot box detectors, 6:12; 12:12-3
St. Lawrence Seaway, tolls, 3:12-4; 5:8
Southern Ont., multi-modal passenger study, 9:6-7
Toronto, Malton international airport, 7:6-8
Transport Commission, 4:5, 8; 7:42
Transport Department
Estimates, 1979-1980, main, 3:7-8, 12-5, 39; 4:5-9; 5:8, 20; 6:5-12, 22; 7:4-8, 42-3; 8:5-7, 37-8; 9:4-9, 36-8; 10:20-3; 13:5-8, 20-2; 14:6-14, 34, 41, 46-9; 15:9-11, 22-4
Estimates, 1979-1980, supplementary (A), 1:12-5; 2:6-11, 25
Howie responsibilities, 3:12
Transportation, energy impact studies, fossil fuel, etc., 2:11
Transportation of Dangerous Goods Bill (C-25), 12:6-14, 31, 41-2; 16:4-10, 32-8
Turner, Charles, references, 9:37-8
Urban transportation, 2:8-10; 15:10-1
Vancouver port, 14:47-8
VIA Rail Canada Inc., 2:7-10; 9:8-9
Electrification, 2:10; 9:7
Wheat Board, role, 14:11-3

MacLellan, Mr. Russell (Cape Breton-the Sydneys)
CN Marine, 8:26-8; 10:15-8, 28-30
Coast Guard, 3:33-4
Sydney, 3:32-4
Transport Department estimates, 1979-1980, main, 3:32-4; 8:26-8; 10:15-8, 28-30

Magee, Mr. J.A.D. (Commissioner and Chairman, Railway Safety Advisory Committee, Canadian Transport Commission)
Transport Department estimates, 1979-1980, main, 6:7-12, 17-26, 31-3, 37-44

Malone, Mr. Arnold (Crowfoot)
Organization meeting, 1:6-7

Manitoba, *see* Highways and roads; Railways, branch lines

Maritime Pollution Claims Fund, administration costs, 5:21

Marsham, Mr. R.J. (Deputy Administrator, Transport Department)
Transport Department estimates, 1979-1980, main, 8:26-8

Mayer, Mr. Charlie (Portage-Marquette)
Transport Department estimates, 1979-1980, main, 10:24-5

Mazankowski, Hon. Don (Vegreville; Minister of Transport)
Air Canada, and CP Air, international routes, Nov. 5/79 Toronto speech to Air Transport Association annual meeting, 7:5-6
Air transport
Accidents, U.S. DC-10 tail-end crack, Canadian aircraft inspections, etc., 8:33-4
Fares, "peak pricing", 15:10
Fares, Queen Charlotte Islands, B.C., subsidy, 2:13
Policy, Nov. 5/79 Toronto speech to Air Transport Association annual meeting, 7:7
Safety regulations, task force inquiry, 7:31
Airlines, U.S., $10 million owing to Transport Department, 7:35
Airports
Administration, commissions, task force study, 7:35
Administration, cutbacks, 7:35
Car rental agencies, domestic/open/local, Oct. 19/79 new policy, etc., 7:16-9
Navigational aids, upgrading, 7:37
Radio operators strike, Oct. 16-Nov. 16/79, negotiations, etc., 7:9-12, 39-40
Regional municipal, local autonomy, 15:10, 21-2
Runway lights, hot-wiring, small airports, safety hazard, 7:34-5
CN Marine, construction of new ferry, Borden, P.E.I.-Cape Tormentine, N.B., facilities, etc., 15:13, 16-7
CN Marine, Mainland-Nfld., competition from private firms, Clarke Steamships Limited, federal subsidies, North Sydney and Port aux Basques affected, etc., 8:26-8
Charlottetown, airport, design, 15:16
Churchill, port, grain exports, extending season, M.V. *Arctic* voyage, etc., 7:28
Cloutier, S., references, 2:27-8
Defence equipment, aircraft, use by cabinet ministers, 15:19
Detroit river, Ont., 15:20
Ferry service, B.C. Ferries Corporation, federal subsidy, etc., 2:13-4
Freight rates
Crowsnest Pass rates
Committee study, 15:11
Retention, government subsidizing, etc., 8:7-8; 14:12-4, 43
Study, January 1979, 14:48-9
Processed raw materials, Hall (Emmett) report recommendations, 14:14
Grain elevators
Alberta purchasing from federal government, 14:50
Great Lakes system, U.S. utilizing, 14:51
Saskatchewan, 14:51
Grain, exports
Increasing, 20%, 8:29; 14:9, 17-8, 30-1, 51
St. Lawrence Seaway, capacity, role, 14:47
United States comparison, 14:28
Grain, marketings, increase, 14:9
Grain transportation
Co-ordinator, Hugh Horner appointment, terms of reference, etc., 8:5-7, 14-6; 14:8-9, 12, 16, 26, 52
Grain fleet, CN and CP cars, 14:42-3
Hopper cars, increasing, government purchases, leases, etc., 8:16; 14:17-8

Note: See page 1 for Dates and Issues

Mazankowski, Hon. Don —*Cont.*
Grain transportation—*Cont.*
Liberal government, previous, programs, 8:7
Murta task force, report, recommendations, etc., 14:7-8, 15-6, 26-7
Ships, Canadian bottoms, shortage, 14:47
Ships, Great Lakes, U.S. grain shipped in Canadian vessels, shortage in Thunder Bay, Ont., 14:17, 38
Trucking industry, utilizing, 14:29, 32
Trucks, unloading facilities at terminals, upgrading, 8:30-1
Great Lakes Airlines Ltd., passenger service, regulations, 7:39
Hamilton, Ont., airport, expansion program, environment studies, etc., 7:6, 22-3
Hazardous products, transportation
Accidents, increase, 6:16
Accidents, West Brome, Que., 6:23
Legislation, 2:19; 6:12-5, 22, 35-6; 7:23-5, 37-8; 8:32, 35
Moratorium, 6:30
Regulations, 12:10
Draft, public *vs in camera* discussion, 12:6-9
Trucking operations, interprovincial, transborder, regulations, 7:24
House of Commons, railway committee room, official meeting place of Committee, 2:6
London, Ont., airport, international flights, 7:38-9
Merchant marine, reviving, 14:46
Mississauga, Ont., CP Rail Nov. 10/79 freight derailment, CTC inquiry, etc., 6:29
Costs, evacuees, CP compensation, 6:29
Health hazards, inhaling toxic fumes, compensation, 6:30
Inquiry under Inquiries Act, terms of reference, royal commission requested, etc., 6:30; 8:8-9; 15:8
Interim orders, 8:11-2
M. (Mr. McDermid), 6:6-7
Montreal, STOLport, permanent site, Harbours Board maintaining land, aircraft, etc., 7:30
Montreal, urban transportation, commuter service, federal-provincial negotiations, etc., 8:19-20
Newfoundland-Labrador, railway system, Sullivan commission recommendations, 8:28-9
Nordair Limited, private sector, selling to, 7:20-2; 15:7
Ontario Northland Railway, Toronto-Northern Ont. commuter service, access, Ont. government/VIA Rail discussions, 8:22-3
Prince Rupert, B.C., Ridley Island grain and coal terminal development, 14:25
Railways
Accidents, collisions, derailments, statistics, etc., 2:19-20
Comparison with Europe and Asia, 6:24-5
Equipment, CTC and Railway Transport Committee quality control program, 2:20
Railway cars, international movement, 14:16
Safety standards, 8:31-3, 36-7; 15:14-5
Hot box detectors, 6:12
Inspectors, shortage, etc., 6:14; 7:32, 43
Railways, branch lines, Hall (Emmett) report recommendations, etc.
Manitoba, Herchmer subdivision, upgrading track between Churchill and Gillam, 7:29
Neil study group, report, 8:24
Saskatchewan, north-south line, Lanigan-Melfort, retaining, 8:24-5
Snow lines, maintaining, 8:23-4
Regina, airport, upgrading, study, 15:22
Saint John, port safety, 15:12-3
Shipbuilding industry, Great Lakes, subsidy, 14:49-50

Mazankowski, Hon. Don —*Cont.*
Toronto
Malton international airport, expansion program, 7:6-8, 23
Transportation services, 15:11
Urban transportation, commuter service, GO transit, 8:19
Tourist industry, transportation plan program, developing, 2:17
Transport Commission
Role, 8:9
Staff, cutbacks, etc., 7:31-2; 8:15
Western branch, 8:15
Transport Department
Estimates, 1979-1980, main, 6:6-7, 12-6, 22-6, 29-42; 7:4-13, 16-43; 8:4-38; 14:7-18, 22-32, 38, 42-3, 46-52; 15:6-22
Estimates, 1979-1980, supplementary (A), 1:13-5; 2:5-28
Expenditures, restraint program effect, 6:14-5; 7:35
Transportation of Dangerous Goods Bill (C-25), 12:6-11
Transportation, subsidies, 2:23-4; 7:41
Transportation 2000 Canada, 2:8
Urban transportation, assistance program, provincial allocation, 8:12
Urban transportation, inter-city passenger transportation, SOMMPS report, 2:8-10; 15:9-11
Vancouver port, Second Narrows railway bridge, Oct. 12/79 damage by Japan freighter, grain exports, effect, demmurage charges, 8:29; 14:47-8
VIA Rail Canada Inc.
CTV "W5" program, indictment, 2:27
Equipment, LRC trains, purchasing, 2:14-6
Equipment, Ont. government, co-operative purchase plan, 2:16
Fares, 2:8
Legislation, introducing, 2:8, 24, 27; 8:18
Marketing, transcontinental service, package tours, national tourist policy, etc., 2:17; 8:18
Revitalizing, 2:7, 24-7; 6:25
Routes and services
Calgary-Edmonton, $1 million subsidy, 2:21-2
Jasper-Prince Rupert, B.C., terminating, 2:14
Montreal-Toronto, Cornwall stop, 2:10
Northern Ont., Capreol-Winnipeg, CTC hearings, etc., 2:7; 8:10, 22
Regional areas, improving, 8:11
Transcontinental, sleeper cars, changing in Winnipeg, 2:14
Safety standards, inquiry, establishing, 8:34
Subsidy, 1979-1980, 2:7; 8:10
Wheat Board, role, 8:6-7; 14:11-2
Windsor, Ont., airport, runways, baggage delays, accident, etc., 15:19-21
Winnipeg, international airport, car rental concessions, Budget rent-a-car Ltd., 15:6-7

McDermid, Mr. John (Brampton-Georgetown)
Churchill, Man., port, 5:20
Coast Guard, 3:29-30
Harbours, wharves and breakwaters, 5:20
Hazardous products, transportation, 6:16-8; 12:39-41; 16:21-3
Maritime Pollution Claims Fund, 5:21
Mississauga, CP Rail Nov. 10/79 freight derailment, 6:16-8; 8:11; 15:7-8
M., 6:6
Montreal, bridges, 3:31
Morris, Walter, tribute, 7:13
Northern Transportation Company Ltd., 13:8-10, 22
Organization meeting, 1:7
Post Office Department estimates, 1979-1980, main, 11:15-8, 37
Toronto, Malton international airport, 7:13-5
Toronto, urban transportation, GO transit, 2:16; 8:12

Note: See page 1 for Dates and Issues

McDermid, Mr. John—*Cont.*
Transport Department
Aircraft, DC-3, 3:30
Estimates, 1979-1980, main, 3:20, 29-31; 5:20-1; 6:6, 16-8; 7:13-5, 8:11-4; 13:8-10, 22; 15:7-9
Estimates, 1979-1980, supplementary (A), 2:16-8
Transportation of Dangerous Goods Bill (C-25), 12:39-41; 16:21-4, 32, 37
Urban transportation, 15:8-9
Assistance program, 8:12-4
VIA Rail Canada Inc., 2:16-8; 8:12
Welland canal, marine shunting, 3:31

McKenzie, Mr. Dan (Winnipeg-Assiniboine; Parliamentary Secretary to Minister of National Defence)
Transport Department estimates, 1979-1980, main, 10:13-5

McLean, Mr. Walter (Waterloo)
Airports, Waterloo-Wellington, 7:40
Post Office Department estimates, 1979-1980, main, 11:39-40
Transport Department estimates, 1979-1980, main, 7:40; 8:16-7; 9:27-30
VIA Rail Canada Inc., 8:16-7; 9:27-30

McLeish, Mr. W.M. (Administrator, Canadian Air Administration, Transport Department)
Transport Department estimates, 1979-1980, main, 7:11-6, 24, 29-30, 36-8; 15:16, 19-23

Members of Parliament, *see* Postal service

Merchant marine
Reviving, shipbuilding industry, benefits, etc., 3:16-8, 23-4, 34, 37-8; 14:46
Foreign fleets, purchasing, 3:16-7
25% tax, removing, 3:24-5; 5:19
Tax incentives, 3:14-7

Metric conversion, *see* Post Office Department

Mexico, *see* Postal service—Satellites

Miramichi River, dredging, construction, navigation aids, etc., 5:18

Mississauga, Ont.
CP Rail Nov. 10/79 freight derailment, chlorine gas danger, city evacuated, CTC inquiry, etc., 6:5-7, 16-8, 22-7, 30-1, 38-41
Costs, evacuees, CP compensation, release forms, etc., 6:28-9
Costs, lawsuit, lost business, etc., 6:11, 27-30
Health hazards, inhaling toxic fumes, compensation, 6:28-30
Inquiry under Inquiries Act, establishing, terms of reference, etc., 6:8, 17, 23-4, 33-41; 8:8-9; 15:7-8; 16:14-5
Interim orders, 8:11-2
Interim reports, Committee referral, etc., 16:37-9
Royal commission requested, 6:28-30, 33; 8:8-9
M. (Mr. McDermid), agreed to, 6:6
CP Rail track, maintenance, 6:41
CP Rail track, passenger and freight, speeds, slow order, 6:20-1
See also Postal service

Mitchell, Mrs. Margaret (Vancouver East)
Committee, 16:20-1
Transportation of Dangerous Goods Bill (C-25), 16:19-21
Vancouver, 16:19-20

Moncton, N.B., *see* CN Marine—Headquarters

Montreal
Bridges, Jacques Cartier and Champlain, 3:10, 31
Port, grain handlers strike, May 23-Oct. 22/79, economic impact, 3:35-6
Postal plant, equipment, 11:13-4

Montreal—*Cont.*
STOLport, permanent site, Harbours Board maintaining land, aircraft, etc., 7:29-30
Urban transportation, commuter service, federal-provincial negotiations, etc., 8:18-20

Moose Jaw, Sask., *see* Grain elevators

Morris, Walter, tribute, 7:13

Municipalities, *see* Hazardous products, transportation

Murta task force, *see* Grain transportation

National Harbours Board, *see* Harbours Board

Navigation aids, *see* Airports; Miramichi River

Neil, Mr. Douglas (Moose Jaw)
Transport Department estimates, 1979-1980, main, 14:44-5

Neil report, *see* Railways, branch lines

New Brunswick, *see* CN Marine—Construction; Hazardous products, transportation; Ports

Newfoundland-Labrador
Goose Bay, Lake Melville, icebreaker *Franklin,* stationing, extending season, 10:22-3
Railway system, Sullivan commission recommendations, 8:28-9
See also CN Marine; Coast Guard; Icebreakers

Nordair Limited, private sector, selling to, CTC position, etc., 4:26, 7:19-22
Atlantic provinces, effect, 7:25-6
Document, cabinet referral, 15:7

Normandeau, Mr. Paul D. (President, St. Lawrence Seaway Authority)
Transport Department estimates, 1979-1980, main, 5:7

North Battleford, Sask., *see* Airports

Northern Ontario, *see* Ontario Northland Railway; VIA Rail Canada Inc.—Routes and services

Northern Transportation Company Ltd.
Audit committee, 13:14-5
Background, 13:4-5
Beaufort Sea drilling, prospects for future traffic increases, 13:17
Board of directors, 13:11
Competition, 13:8-11
Deficit, 13:7-9
Debt-equity ratio, 13:13-4
Equipment
Air cushion vehicles, 1972 acquisition, cost, etc., 13:15-6, 22-3
Barges, leasing, 13:9
Barges, surplus, upkeep, etc., 13:10-2, 16
Keewatin and Great Bear lake, N.W.T. operations, subsidies, tonnage, etc., 13:13-5, 18-20
Private sector, selling to, 5:18; 13:6-7, 12, 21-2
Profits, 13:5, 8-9, 14
Traffic, percentage for oil and gas industry *vs* community resupply, 13:21
Trucking operation, 13:22

Northwest Territories, *see* Highways and roads; Northern Transportation Company Ltd.

Nylander, Mr. Terry A. (The Battlefords-Meadow Lake)
Airports, 15:22
Hazardous products, transportation, 12:26-8
Post Office Department estimates, 1979-1980, main, 11:35-9
Transport Department estimates, 1979-1980, main, 14:34-6; 15:22
Transportation of Dangerous Goods Bill (C-25), 12:26-8

Note: See page 1 for Dates and Issues

Nystrom, Mr. Lorne (Yorkton-Melville)
Transport Department estimates, 1979-1980, main, 14:14-8

Oil and oil products, *see* Northern Transportation Company Ltd.—Traffic; Ports—Chicoutimi; Shipping

Ontario, *see* Northern Ontario; Southern Ontario; VIA Rail Canada Inc.

Ontario Northland Railway, Toronto-Northern Ont. commuter service, access, Ont. government/VIA Rail discussions, 8:21-3; 9:10-11

Orders of reference
Estimates, 1979-1980, main, 3:3
Estimates, 1979-1980, supplementary (A), 1:3
Transportation of Dangerous Goods Bill (C-25), 12:3

Pacific Pilotage Authority, *see* Vancouver—Port

Packaging and labelling, *see* Hazardous products, transportation

Peters, Mr. Arnold (Timiskaming)
Hazardous products, transportation, 6:34-5; 12:8-9, 14-7
Mississauga, CP Rail Nov. 10/79 freight derailment, 6:33-5
Ontario Northland Railway, 8:21-3; 9:10-1
Railways, accidents, 6:34
Transport Department estimates, 1979-1980, main, 6:33-5; 8:20-3; 9:9-11, 43-4
Transportation of Dangerous Goods Bill (C-25), 12:8-9, 14-7
Turner, Charles, references, 9:43
VIA Rail Canada Inc., 8:20-1; 9:9-11, 43-4

Pilotage
Compulsory, 5:7
See also Atlantic Pilotage Authority; Pacific Pilotage Authority

Pilotage Act, amending, 3:35

Ports
Chicoutimi, Que., petroleum products facilities, moving, alternative sites, etc., 5:9-11
Legislation, introducing, Harbours Board, status, etc., 3:20-3, 39-40
New Brunswick, Belledune and Dalhousie, development, 3:21, 40
Pointe-au-Pic, Que., forest products terminal, development, users, etc., 3:37; 5:9-12
Policy, 15:24
Safety, 15:12-3
See also Saint John
See also Churchill, Man.; Montreal; Quebec City; Sydney, N.S.; Vancouver

Post Office Act, *see* Postal service—Rural

Post Office Department
Crown corporation, establishing, *see* Canada post corporation
Deficit, reduction, 11:7
Estimates, 1979-1980, main, 11:4-42
Inside workers (CUPW)
Collective agreements, expiring Dec. 31/79, contract negotiations, etc., 11:11, 14-5, 22
Grievances, outstanding, 11:15, 30-1, 34-5
Job openings, freeze, 11:31
Labour-management relations, 11:32, 39-41
President D. McDermott, CLC, remarks, 11:11-2
Mail opening, RCMP, 11:33
Metric conversion, 11:24
Restraint program effects, etc., 11:17-8
Revenue, 11:38
Role, 11:19-20, 36
Staff, 2% reduction, Treasury Board directive, postal service effect, 11:8-9

Post offices
Quebec, La Plaine, Mascouche, construction, 11:37
See also Montreal; Toronto

Postage stamps, commemorative, Lion's Club sixtieth anniversary, Mar. 12/80, 11:24-5

Postal rates, increase, first class mail, 11:12-3, 27, 38

Postal service
Brampton-Georgetown constituency, alternate-day delivery, 11:16-7
Courier service, private, 11:36
Bank of Montreal utilizing, 11:23
Electronic mail, developing, 11:20-1
United States $1.7 billion program, 11:9-10
Improving, 11:6-7, 28-9
Cost, 11:38
Kitchener-Waterloo, Ont., delays, 11:39
Letter carrier service, door to door, growth policy, 11:25-7, 31-2
Letter carrier service, door to door, next day delivery, statistics, 11:29
London-Ottawa, delays, 11:34
Members, franking privileges, 11:15
Mississauga, Ont., lack, 11:28-30
Parcel post, volumes, 11:18-9
Priority post, 11:6, 19, 23-4, 37
Rural, delivery contracts, $10,000 limit, Post Office Act amendment, etc., 11:22-3
Satellites, use, agreement with U.S. and Mexico, 11:21
Telepost, 11:21
Terrebonne constituency, lack, 11:37-8
Uranium City, Sask., delays, Norcanair carrier, 11:35-7
Volume, 2% increase, 11:18

Prince Albert, Sask., *see* Airports

Prince Edward Island, *see* CN Marine

Prince Rupert, B.C., Ridley Island grain and coal terminal development, 14:25, 28-9, 48; 15:23-4

Procedure and decisions of the Chair
Agenda and procedure subcommittee, establishing, M. (Mr. Bockstael), 1:7-9, agreed to
Amdt. (Mr. Lumley), 1:8-9, agreed to
Agenda and procedure subcommittee, reports, first, 1:5; second, amdt. (Mr. Harquail), 3:8, agreed to, 4-5; third, amdt. (Mr. McDermid), 14:6-7, agreed to; fourth, 14:7
Documents
Briefs submitted by organizations, deadline, M. (Mr. Lumley), 12:5, agreed to
Briefs submitted by organizations, requesting, M. (Mr. Bockstael), 12:5, agreed to
Distributing in both official languages, 3:10-2
Election of Chairman and Vice Chairman, Ms. (Mr. Jelinek; Mr. McDermid), 1:6-7, agreed to
Evidence, transcripts, corrections, 8:4
Minister, appearance before Committee, requesting, 5:19-20
Press release, authorization, M. (Mr. Lumley), 12:5, agreed to
Printing, minutes and evidence, M. (Mr. Whittaker), 1:9, agreed to
Quorum, meeting and printing evidence without, M. (Mr. Lumley, 1:9, agreed to
Reports, annual, Committee referral, 7:43; 8:38
Witnesses, appearance before Committee, requesting, 7:4-5; 14:6-7
Witnesses, appearance before Committee, reserving right of selection, M. (Mr. Harquail), 12:6, agreed to

Public Works Department, *see* Harbours, wharves and breakwaters

Quebec, *see* Ports

Quebec City, port
Forest products terminal, proposal, 5:11
Grain handling, bulk goods, etc., increase, 3:36

Radio operators strike, *see* Airports

Railway Transport Committee, *see* Hazardous products, transportation—Regulations; Railways—Equipment; Transport Commission—Staff

Railways
Accidents, collisions, derailments, statistics, etc., 2:18-20; 2A:1; 6:34-6; 8:32-3; 16:32
Comparison with Europe and Asia, *The Railway Game,* Professor Lukasiewicz, Carleton University, 6:24-5, 38
See also CP Rail; Mississauga, Ont.
Electrification, *see* VIA Rail Canada Inc.
Equipment, CTC and Railway Transport Committee quality control program, 2:20
Equipment, mechanical knowledge, lack, 2:20-1
Grade-crossing fund, *see* Urban transportation—Assistance program
Inspectors, *see* Hazardous products, transportation—Legislation and *see also below* Safety standards
Passenger service, *see* VIA Rail Canada Inc.
Railway cars, international movement, 4:35; 14:16, 40
Relocation study, *see* Kamloops, B.C.
Safety standards, 8:31-3, 36-7
Freight and tank cars, 6:37
Hot box detectors, 6:12, 20-1, 36, 40; 12:12-3
See also Hazardous products, transportation—Regulations, Railway cars
Inquiry, Justice Samuel Grange, terms of reference, etc., 15:14-5
See also Mississauga, Ont.
Inspection, U.S. rail cars, rail beds, 6:40-3
Inspectors, qualifications, 8:34-6
Inspectors, shortage, etc., 4:9, 16-21, 31; 6:14, 18-20, 32, 42-3; 7:32, 43; 8:15
Speed limits, policing, 6:43-4
See also above Accidents
See also CP Rail; Canadian National Railways; Grain transportation; Kamloops, B.C.; Newfoundland-Labrador; Ontario Northland Railway; VIA Rail Canada Inc.

Railways, branch lines, grain dependent lines, abandonment, Hall (Emmett) report recommendations, etc.
Hearings, six month deferral, 4:25
Manitoba, Herchmer subdivision, upgrading track between Churchill and Gillam, 7:29
Neil study group, report, 8:24, 38
Saskatchewan, north-south line, Lanigan-Melfort, retaining, 8:24-5
Snow lines, maintaining, 8:23-4; 14:23
See also Churchill, Man.

Regina, airport, upgrading, study, report, 15:22

Reid, Mr. J. (St. Catharines; Parliamentary Secretary to Postmaster General and Minister of the Environment)
CN Marine, 10:27
Grain, exports, 14:45-6
Hamilton airport, 7:22
Hazardous products, transportation, 7:22-5
Merchant marine, 3:37-8
St. Lawrence Seaway, 3:37-8
Toronto, Malton international airport, 7:22
Transport Department estimates, 1979-1980, main, 3:37-9; 7:22-5; 9:18-20; 10:27; 14:45-6
Transportation, plan, 9:18
VIA Rail Canada Inc., 9:19-20

Reports to House
Transport Department estimates, 1979-1980, main, 15:3-5, 24-5
Transport Department estimates, 1979-1980, suplementary (A), 2:3, 28

Research and development, *see* Welland Canal

Richardson, Mr. George (Humboldt-Lake Centre)
Airports, 15:21-2
CN Marine, 10:19
Grain transportation, 14:39-40
Hazardous products, transportation, 16:28-30
Northern Transportation Company Ltd., 13:15-7
Railways, branch lines, Hall (Emmett) report recommendations, etc., 8:23-5
Regina airport, 15:22
Transport Department estimates, 1979-1980, main, 8:16, 23-5; 10:19; 13:15-7; 14:39-40; 15:21-2
Transportation of Dangerous Goods Bill (C-25), 16:28-30

Rideau Shipping Company Limited, *see* CN Marine—*Marine Cruiser*

Ritchie, Mr. Gordon (Dauphin)
Canadian National Railways, 4:23
Churchill, port, 7:28-9
Freight rates, 4:23-5
Grain, exports, transportation, etc., 4:23-5; 8:29-31
Highways and roads, Thompson/Gillam, 7:29
Railways, branch lines, Hall (Emmett) report recommendations, etc., 7:29
Transport Department estimates, 1979-1980, main, 4:23-5; 7:28-9; 8:29-31; 14:27-9

Roberts, Mr. Frank (Chairman and President, VIA Rail Canada Inc.)
References, CNR experience, 9:21
Transport Department estimates, 1979-1980, main, 9:4-45

Roy, Mr. Marcel (Laval)
Mississauga, Ont., CP Rail Nov. 10/79 freight derailment, M. (Mr. McDermid), 6:6
Transport Department estimates, 1979-1980, main, 6:6; 9:15-8
VIA Rail Canada Inc., 9:15-8

Royal Bank, *see* CN Marine—Mainland

Royal Canadian Mounted Police, mail opening, *see* Post Office Department

RoyLease Limited, *see* CN Marine—Mainland-Nfld.

Saint John, port safety, investigating, 15:12-3

St. Lawrence Seaway
Advisory council, establishing, 3:13-4; 5:6, 16-7
Capacity, increasing, 3:37-8
See also Grain—Exports
Tolls, increase, advisory council referral, etc., 3:12-3, 38; 5:6-8, 15-6
1979 shipping season, extending to Dec. 18, grain shipments, etc., 5:5-7; 14:24-5

Saskatchewan, *see* Airports; Grain elevators; Grain transportation—Hopper cars; Railways, branch lines

Satellites, *see* Postal service

Search and rescue
Emergency locator transmitters (ELT), 7:13
Skelly report, 3:17; 7:12
See also Coast Guard

Seguin, Mr. J. Jacques (Director General, Arctic Transportation, Transport Canada)
Transport Department estimates, 1979-1980, main, 13:16-7, 20

Shaffer, Mr. B. (Legislative Counsel, Justice Department)
Transportation of Dangerous Goods Bill (C-25), 12:36; 16:23-7, 35

Shipbuilding industry
Benefits to Canadians, 3:18
Great Lakes, subsidy, etc., 14:49-50
See also Coast Guard—Ships; Icebreaking; Merchant marine; Transport Department—Howie responsibilities

Shipping
Accidents, *see* Vancouver—Port
Arctic regions, 50% Canadian bottoms, 5:19
Oil price increase, effects, exemption to Canadian ship owners, 3:24
Regulations, malpractice by some shipping companies, *Globe and Mail* article, Sept. 27/79, 4:33-4
See also CN Marine; Churchill, Man.—Grain; Coast Guard; Merchant marine

Sinclair, Mr. J.M. (Administrator, Canadian Marine Transportation Administration, Transport Department)
Transport Department estimates, 1979-1980, main, 3:15-9, 22, 25-37; 5:7, 14; 15:13, 23-4

Skelly, Mr. Ray (Comox-Powell River)
Coast Guard, 3:39
Icebreakers, nuclear, 3:18
Merchant marine, 3:16-7; 5:19
Point of order, minister, appearance before Committee, 5:19
Post Office Department estimates, 1979-1980, main, 11:12-5
References, *see* Search and rescue
Shipbuilding industry, 3:18
Shipping, 5:19
Transport Department estimates, 1979-1980, main, 3:16-8, 39; 5:19
Transport Department, Howie responsibilities, 5:19

Snavely report, *see* Grain—Exports

Southern Ontario, multi-modal passenger study, 9:6-7

Sperling, Mr. L. (Assistant Deputy Postmaster General, Marketing)
Post Office Department estimates, 1979-1980, main, 11:18-9, 23-4

Sullivan commission, *see* Newfoundland-Labrador

Sydney, N.S.
Harbour region, firefighting and icebreaking facility, 3:33-4
Harbour region, stationing icebreaker during winter, 3:32-4
Port, study, 3:33

Teleglobe Canada, *see* Coast Guard—Cable

Television, CTV network "W5" program, *see* VIA Rail Canada Inc.

Terrace, B.C., *see* Airports—Radio operators strike

Terrebonne constituency, *see* Postal service

Thunder Bay, Ont., *see* Grain transportation—Ships

Tingley, Mr. Rupert J. (President and General Manager, CN Marine Inc.)
Transport Department estimates, 1979-1980, main, 10:4-30

Toronto
Gateway postal plant, equipment, 11:13-4
Island airport, STOLport, developing, Toronto/Montreal/Ottawa, Transport Department study, 7:6-8
Malton international airport, expansion program, fourth runway, third terminal, feasibility study, etc., 7:6-8, 13-5, 22-3
Malton international airport, radar system, 7:15-6
Transportation services, 15:11
Urban transportation, commuter service, GO transit, 2:16; 8:12, 19-20
See also CP Air; Hazardous products, transportation

Tourist industry
Atlantic provinces, decline, U.S. tourists, gas shortages, effects, etc., 10:13-4
National strategy, developing, 10:13-4
Transportation plan program, developing, 2:17
See also CN Marine—Yarmouth; VIA Rail Canada Inc.—Marketing

Towers, Mr. Gordon (Red Deer)
Grain transportation, 14:18-21
Hazardous products, transportation, 12:34-5
Northern Transportation Company Ltd., 13:19-20
Transport Department estimates, 1979-1980, main, 3:7, 19-20; 13:19-20; 14:18-22, 33
Transport Department estimates, 1979-1980, supplementary (A), 2:21-2
Transportation of Dangerous Goods Bill (C-25), 12:34-5
Transportation, subsidies, 2:22
Transportation 2000 Canada, 2:21
VIA Rail Canada Inc., 2:21-2

Transport and Communications Committee, name changed to Transport Committee, 11:4

Transport Commission
Eastern branch, establishing, 4:13-4, 21-2
Railway inspectors, *see* Railways—Safety standards
Research branch, role, 4:26-7
Role, 8:9
Reducing, 4:8; 7:30
Staff
Cutbacks, restraint program effects, 100 man-years, 4:14, 30; 6:18, 32; 7:30-2, 42; 8:15; 16:11
Railway Transport Committee, former CPR and CNR management or union members, 4:16
Salaries, 7:31-2
Western branch, 4:5-6, 36-7; 8:14-5
Establishment fund, $300,000, 4:29-30; 34; 8:14-5
Staffing, 4:14, 30-1
See also Hazardous products, transportation; Nordair Limited; Railways—Equipment; VIA Rail Canada Inc.—Costs; Transportation—Subsidies

Transport Department
Aircraft, DC-3, responsibilities, 3:30
Atlantic provinces, branch offices, efficiency, 3:40
Estimates, 1979-1980, main, 3:7-41; 4:4-38; 5:4-21; 6:4-45; 7:4-43; 8:4-39; 9:6-45; 10:4-30; 13:4-23; 14:5-52; 15:6-25
Estimates, 1979-1980, supplementary (A), 1:11-5; 2:5-28
Expenditures
Accommodation, 3:27-8
Marine transportation administration, 3:11
Restraint program effects, 6:14-5; 7:35
Howie responsibilities, 3:12, 19-20
Shipbuilding industry, 5:19
See also Airlines; Cloutier; Crown corporations; Toronto—Island airport; VIA Rail Canada Inc.—Fares

Transportation
Dangerous goods, *see* Hazardous products, transportation; Transportation of Dangerous Goods Bill (C-25)
Energy impact studies, fossil fuel, etc., 2:11
Multi-modal, *see* Southern Ontario
Plan, developing, government responsibility, etc., 9:5-7, 14, 18-9, 25
See also Tourist industry
Subsidies, 2:22-4
1972 CTC study, 4:27-8
1975 figures, tabled, 7:41

Note: See page 1 for Dates and Issues

Transportation of Dangerous Goods Bill—C-25. Minister of Transport
Consideration, 12:5-43; 16:4-38

Transportation 2000 Canada, 2:8, 21

Trucking industry, *see* Canadian National Railways; Grain transportation; Hazardous products, transportation

Turner, Mr. Charles (London East)
Air transport, policy, 7:40
Airports, radio operators strike, 7:39-40
Canadian National Railways, 9:21-2
Grain transportation, 14:41-3
Great Lakes Airlines Ltd., 7:39
Hazardous products, chlorine, 16:32
Hazardous products, transportation, 6:19-22; 7:37-8; 12:28-31; 16:30-3
London, airport, 7:38
Mississauga, CP Rail track, speeds, 6:20-1
Northern Transportation Company Ltd., 13:22-3
Post Office Department estimates, 1979-1980, main, 11:33-5
Railways
Accidents, 2:18; 16:32
Equipment, 2:20-1
Safety standards, inspectors, etc., 4:17-9; 6:20-1; 8:34-7; 15:14-5
References, railway safety, 9:37-8, 43
Roberts, Frank, references, 9:21
Transport Commission, staff, 4:16
Transport Department estimates, 1979-1980, main, 4:16-9; 6:18-22, 37; 7:37-40; 8:34-7; 9:20-4, 43; 13:22-3; 14:40-3, 52; 15:14-5
Transport Department estimates, 1979-1980, supplementary (A), 2:18-21
Transportation of Dangerous Goods Bill (C-25), 12:28-31; 16:30-3
VIA Rail Canada Inc., 2:19; 9:20-4

United States, *see* Air Canada—Fares; Air transport—Accidents—Fares; Airlines; CN Marine—Advertising; Freight rates; Grain—Exports; Hazardous products, transportation—Regulations; Postal service—Electronic—Satellites; Railways—Safety; Tourist industry

Uranium City, Sask., *see* Postal service

Urban transportation, commuter services, light rapid transit, etc.
Assistance program (UTAP)
Grade-crossing fund, changes, 4:32-3; 8:13
Provincial allocation, 8:12-3
Urban development studies, 8:13-4
Inter-city passenger transportation, SOMMPS report, etc., 2:8-10; 15:8-10
See also Montreal; Toronto

VIA Rail Canada Inc., passenger service, transcontinental
Advisory councils, regional, organization, 9:28-30
Kitchener-Waterloo, Ont. representation, 9:28
Bus companies, relationship, 2:23; 9:40
CTV "W5" program, indictment, 2:26-7; 4:19-21; 9:26
Communication, passengers and crew, lack, 9:31-4, 43-5
Costing order R6313, allocation of expenses, revising, 9:9, 36
Costs, CTC monitoring, 4:8, 30
Electrification, 2:10-1
Canadian Institute of Guided Ground Transport (CIGGT), study, 9:7
See also below Routes and services—Montreal-Toronto
Equipment
LRC (light, rapid, comfortable) trains, purchasing, research, etc., 2:11, 14-8, 4:12; 9:19, 42
Ontario, co-operative purchase plan, 2:16-8
Quality, poorly maintained, etc., 2:13-20

VIA Rail Canada Inc., passenger service, transcontinental—*Cont.*
Equipment—*Cont.*
Repairs, contract with CN and CP, 9:22
Transport Commission responsibility, 4:21-2
Turbo trains, *see below* Routes and services—Montreal-Toronto
Upgrading, Budd cars, etc., 9:11-2
Upgrading, cost, 2:15, 18; 9:22
Fares
Bus industry interference, 4:9-13
Increase, Ottawa-Montreal, Alexandria, 9:15-8, 44
Reducing to increase passengers, study, 9:44-5
Sleeper car rates, 9:31-3
Transport Department adopting, 2:8
Funds, future needs, 9:8
Legislation, introducing, 2:8, 24, 27; 8:18; 9:8-9
Marketing, local advertising, 9:29-30
Marketing, transcontinental service, package tours, national tourist policy, etc., 2:16-7; 8:16-8; 9:27-8
Menu, 9:31
Passengers, increase, 9:34-5
Regulations, fares, etc., co-operation with CTC, 9:25
Reservations, sleeper cars, deposit, 9:31-3
Reservations, ticketing system, improving, Air Canada co-operation, etc., 9:5, 30-3
Revitalizing, 2:7, 24-7; 6:25; 8:9-11; 9:5, 8, 27
Routes and services
Atlantic provinces-eastern Canada, 9:32-4, 42
Calgary-Edmonton, $1 million subsidy, 2:21-2
Deteriorating, 8:9-10
Jasper-Prince Rupert, terminating, 2:13-4
Kitchener-Waterloo, Ont., 9:29
Montreal-Halifax, improving, 2:26; 9:32, 42
Montreal-Toronto
Cornwall stop, 2:10; 9:8
Electrification, 2:11; 9:7
Turbo trains, 9:19-20
New Brunswick, Edmunston-Montreal, 9:32-4
Northern Ont., Capreol-Winnipeg, CTC hearings, etc., 2:7, 4:11; 8:10, 20-2; 9:9-10
Northern Ont., Cochrane-Quebec City, CTC review, 9:11
Parry Sound-Toronto, 9:39
Parry Sound-Vancouver, 9:40-1
Quebec City-Windsor corridor, 9:7
Regional areas, improving, 8:11
Toronto-Brampton-Georgetown, fare increase, 11.00 p.m. train, 8:12
Toronto-London, 9:29
Transcontinental, sleeper cars, changing in Winnipeg, 2:10, 14
Safety standards, 9:23-4, 41
Inquiry, establishing, 8:34
Schedules, lack, Kitchener-Waterloo, Ont., 8:17
Stations
Acquisition from CN and CP, 9:13-4, 27
Closure, 2:13; 9:12-3, 23
Upgrading, 2:15; 9:5
Subsidies, cutbacks, 4:10-1
Subsidies, 1979-1980, 2:7, 22; 8:10; 9:14
Tariff structure, 9:35-6, 39
Training program, 9:34
Trains, occupancy rate, 9:39-40
See also Ontario Northland Railway

Vancouver
Downtown area, CP rail yards, multi-modal transportation, dangers, 16:19-20
Harbour, congestion, Westac study, recommendations, 14:48

Note: See page 1 for Dates and Issues

Vancouver —*Cont.*
Port, Second Narrows railway bridge, Oct. 12/79 damage by Japan freighter, 14:40
Grain exports, effect, 8:29
Demmurage charges, 14:47-8
Pacific Pilotage Authority liability, 3:31
See also Grain elevators

Waddell, Mr. Ian (Vancouver-Kingsway)
Post Office Department estimates, 1979-1980, main, 11:30-3

Wardair Canada Ltd., *see* Airlines—Charter operations

Waterloo-Wellington, Ont., *see* Airports

Welland Canal, marine shunting, research and development, 3:11, 31

Welland, Ont., *see* Hazardous products, transportation

West Brome, Que., *see* Hazardous products, transportation

Western Canada, *see* Grain transportation

Wheat Board
Role, 8:6-7; 14:11-3
See also Grain—Marketing systems; Grain transportation—Hopper cars

Whelan, Hon. E.F. (Essex-Windsor)
Defence equipment, 15:19
Detroit river, 15:20-1
Grain elevators, 14:50-1
Grain transportation, 14:22-4, 52
Railways, branch lines, 14:23
St. Lawrence Seaway, 14:24-5
Shipbuilding industry, 14:49-50
Transport Department estimates, 1979-1980, main, 14:21-5, 28, 49-52; 15:19-21
Windsor, airport, 15:19-21

Whittaker, Mr. G.H. (Okanagan North)
Organization meeting, 1:9

Windsor, Ont., airport, runways, upgrading, baggage delays, accident, investigation, etc., 15:19-21

Winnipeg, international airport, car rental concessions, Budget rent-a-car Ltd. bid, tendering process, 15:6-7

Vancouver—Cont.
Port, Second Narrows railway bridge, Oct. 12/79 damage by Japan freighter, 17:9:45
Grain exports, effect, 8:29
Demurrage charges, 14:47:8
Pacific Pilotage Authority liability, 1:21
See also Grain elevators

Waddell, Mr. Ian (Vancouver-Kingsway)
Port Office Department estimates, 1979-1980, main, 11:30-3

Wardair Canada Ltd., *see* Airlines—Charter operations

Waterloo-Wellington, Ont., *see* Airports

Welland Canal, marine shunting research and development, 3:21, 31

Welland, Ont., *see* Hazardous products, transportation

West Bromc, Que., *see* Hazardous products, transportation

Western Canada, *see* Grain transportation

Wheat Board
Role, 8:6-7, 14:11-3
See also Grain—Marketing systems; Grain transportation—Hopper cars

Whelan, Hon. E.F. (Essex-Windsor)
Defence equipment, 15:19
Detroit river, 15:20-1
Grain elevators, 14:50-1
Grain transportation, 14:22-4, 52
Railways, branch lines, 14:21
St. Lawrence Seaway, 14:24-5
Shipbuilding industry, 14:49-50
Transport Department estimates, 1979-1980, main, 14:21-5, 28, 47:37, 39:7-21
Windsor airport, 15:19-21

Whitaker, Mr. C.H. (Okanagan North)
Organization meeting, 1:9

Windsor, Ont., tunnel, runways, upgrading, baggage delays, accident, investigation, etc., 15:19-21

Winnipeg, International airport, car rental concessions, Budget implications, 1:4, 16d, tendering process, 15:6-7

If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Printing Office,
Supply and Services Canada,
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Imprimerie du gouvernement canadien,
Approvisionnements et Services Canada,
45, boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

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

CANADA

INDEX

DU

COMITÉ PERMANENT DES

Transports

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicules nos 1-16 • 1979 • 1re Session • 31e Législature

Président: M. J.M. Forrestall

Publié en conformité de l'Orateur de la Chambre des communes par l'Imprimerie de la Reine pour le Canada

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

INDEX

COMITÉ DE LA CHAMBRE DES COMMUNES—COMPTE RENDU OFFICIEL

PREMIÈME SESSION, TRENTE ET UNIÈME LÉGISLATURE

Abréviations: A.=appendice. Art.=article. M.=motion

DATES ET FASCICULES

—1979—

Octobre: les 23 et 25, f.1.

Novembre: le 1er, f.2; le 6, f.3; le 8, f.4; le 9, f.5; le 13, f.6; le 15, f.7; le 20, f.8; le 22, f.9; le 23, f.10; le 27, f.11; le 29, f.12.

Décembre: le 4, f.13; le 6, f.14; le 7, f.15; le 13, f.16.

ADAC, service de transporteur. *Voir* Avions; Montréal, Qué.; Toronto, Ont.—Aéroport de l'île

Administration de pilotage de l'Atlantique. *Voir* Pilotage de l'Atlantique, Administration

Administration de pilotage du Pacifique. *Voir* Pilotage du Pacifique, Administration

Aéroports
Autonomie, création de commissions, etc., 7:34-5; 15:8-10, 21-2
Charlottetown, Î.-P.-É., 15:15-6
Développement, programme communautaire, 7:37
Expansion, fonds d'immobilisation, 15:23
Hamilton, Ont. (Mount Hope), expansion, 7:6, 22-3, 41-2
Internationaux, incidences économiques, études, 7:13-4
London, Ont., expansion, 7:6, 38-9
North Battleford, Sask., 15:22
Petits aéroports, 7:36-7
Prince-Albert, Sask., 15:7
Regina, Sask., 15:22
Sécurité, normes, 7:33-6
Taxes relatives à l'utilisation. *Voir* Transports aériens—Communications air-sol—Atlantique nord, service
Voitures, sociétés de location, 7:16-9; 15:6-7
Waterloo-Wellington, Ont., installations, amélioration, 7:40-1
Windsor, Ont., 15:19-21
Voir aussi Transports aériens—Opérateurs de radio, grève *et les noms des endroits particuliers*

Air Canada
DC-9, accident survenu en 1979, 4:20; 8:32
DC-9, sécurité, révision, enquête, etc., 8:32-3
Et Canadien National, rapport annuel de 1978-1979, Comité, étude, 7:43
Et Canadien National, rapport annuel de 1978-1979, motion de renvoi au Comité, requête à la Chambre, 1:9-10
Et CP Air, lignes internationales, coopération, 4:7-8; 7:5
Et Eastern Provincial Airways, provinces de l'Atlantique, services, horaires, tarifs, etc., coordination, 7:25-7
Et Eastern Provincial Airways, tarifs mixtes, 4:22, 35-6
Privatisation, 7:43
Représentants, comparution devant le Comité, dates, 14:6-7; 16:5
Tarifs réduits, vols à destination des États-Unis, 4:28

Appendices
Chemins de fer, accidents et déraillements, statistiques, tableau, 2A:1
Marchandises dangereuses, transport, mesure législative présentée à la dernière session, modifications, 16A:5-9

Arctique, région, brise-glace *M.V. Arctic,* 3:10; 5:20; 10:24

Aviation civile, sécurité, enquête, 8:33, 37

Avions
DC-3. *Voir* Pollution, contrôle
Du gouvernement, 15:19-20
Légers, efficacité, 4:32
Petits avions, règlements d'ordre économique, réduction, 7:26
Radiobalises de secours et indicateurs des points de chute, 7:12-3

Axworthy, M. Lloyd (Winnipeg-Fort Garry)
Céréales, 14:30-4
Chemins de fer, 14:31
Transports, ministère, budget principal 1979-1980, 14:30-4

Baker, M. George (Gander-Twillingate)
Aéroports, 7:33-4
Garde côtière, Terre-Neuve, surveillants de touées, licenciement, 5:12-4
Navigation, côte est, aides à la navigation, appareils Loran, installation, 5:12-3, 16
Transbordeurs, service, CN Marine, côte est, 5:13-5
Transports, ministère, budget principal 1979-1980, 5:12-5; 7:33-4, 36
Transports aériens, communications air-sol, 7:33-4, 36

Beattie, M. Duncan M. (Hamilton Mountain)
Transports, ministère, budget principal 1979-1980, 7:41-2

Benjamin, M. Les (Regina-Ouest)
Air Canada et Canadien National, rapport annuel de 1978-1979, motion de renvoi au Comité, requête à la Chambre, 1:9-10
Canadien Pacifique, 16:12-3
Chemins de fer, 16:12, 36
Marchandises dangereuses, transport, 16:10-3, 24, 36
Procédure, comité directeur, membres, nombre, 1:10
Procédure, comité directeur, rapports, premier, 1:11
Produits dangereux, transport, 16:24
Transports, Commission, 16:11
Transports, ministère, budget supplémentaire 1979-1980, 1:9-12, 14

Benson, l'hon. E.J. (président, Commission canadienne des transports)
Transports, Commission, budget principal 1979-1980, 4:5-14, 16-9, 21-37

Bill déféré
C-25. Marchandises dangereuses, transport. Ministre des Transports

Blaikie, M. William (Winnipeg-Birds Hill)
Chemins de fer, 4:12-3; 6:14; 12:32-3
Marchandises dangereuses, transport, 12:28, 32-3
Mississauga, Ont., déraillement d'un train du CP contenant des produits dangereux, désastre possible, mesures d'urgence, évacuation des citoyens, etc., 6:13-4; 8:8-9; 12:33
Produits dangereux, transport, 6:13-5; 8:8; 12:32-3
Produits dangereux, utilisation, réduction, 6:16
Transports, Commission, budget supplémentaire 1979-1980, 4:9-13
Transports, ministère, budget principal 1979-1980, 6:13-6; 8:8-10
VIA Rail Canada Inc.
Déficits d'exploitation, 4:10
Services-voyageurs transcontinental et régionaux, 4:9-13; 8:9-10
Subventions, réduction, 4:10

Blais, l'hon. Jean-Jacques (Nipissing)
Postes, ministère, 11:18-21
Budget principal 1979-1980, 11:18-21, 25
Postes, services, 11:18-9
Timbres-poste, émission commémorative, Club Lions, 60e anniversaire d'entrée au Canada, 11:25

Blé, Commission canadienne, fonctions, pouvoirs, etc., 8:6-7, 15-6; 14:11-2, 34

Blenkarn, M. Don (Mississauga-Sud)
Mississauga, Ont., déraillement d'un train du CP contenant des produits dangereux, désastre possible, mesures d'urgence, évacuation des citoyens, etc., 6:30-1, 33
Produits dangereux, transport, 6:27, 30-3
Transports, ministère, budget principal 1979-1980, 6:27, 30-3

Bockstael, M. Robert (Saint-Boniface)
Blé, Commission canadienne, 8:15-6
Canadien National, Churchill, Man., service, 3:28
Céréales, 3:28; 4:29, 31; 8:14, 16
Chemins de fer, embranchements, abandon, 4:29
Churchill, Man., port, installations, amélioration, 3:28-9
Marchandises dangereuses, transport, 12:5
Procédure, bill, étude, m., 12:5
Procédure, comité directeur, membres, nomination, m., 1:7
Transports, Commission
Budget principal 1979-1980, 4:29-31
Division dans l'Ouest, établissement, 4:29-30; 8:14-5
Employés, 4:30-1; 8:15
Transports, ministère, budget principal, 1979-1980, 3:28-9; 8:14-6; 13:18-9
Transports du Nord Limitée, Société, 13:18-9

Booze-Allan, rapport. *Voir* Céréales—Transport—Et manutention

Brise-glace
Abegweit. Voir Transbordeurs, service, CN Marine, côte est—Nouveau-Brunswick-Île-du-Prince-Édouard
Catégorie R, construction, 3:11, 22
CCGS John Cabot, affrètement, 3:26
Pierre Radisson et *Louis Saint-Laurent,* 10:24-5
Polaire mixte à propulsion nucléaire, etc., construction, 3:18
Voir aussi Arctique, région; Garde côtière

Budget des dépenses. *Voir les noms particuliers des ministères, agences gouvernementales, etc.*

Cabinet principal (petit cabinet), composition, ministres exclus, ministre d'État aux Transports, 3:19-20

Cameron, M. S.D. (sous-ministre adjoint principal, ministère des Transports et président du conseil d'administration, Société des Transports du Nord Limitée)
Marchandises dangereuses, transport, 16:11, 36
Transports, ministère, budget principal 1979-1980, 13:4-23

Cameron, M. Don (Kamloops-Shuswap)
Transports, Commission, budget principal 1979-1980, 4:37

Camionnage, industrie et chemins de fer, concurrence, 4:23-4

Campbell, M. Angus (vice-président, VIA Rail Canada Inc.)
Transports, ministère, budget principal 1979-1980, 9:28

Campbell, M. Garth (vice-président, Commercialisation, VIA Rail Canada Inc.)
Transports, ministère, budget principal 1979-1980, 9:41

Campbell, M. John (LaSalle)
Marchandises dangereuses, transport, 12:24-6, 30; 16:25-7
Mississauga, Ont., déraillement d'un train du CP contenant des produits dangereux, désastre possible, mesures d'urgence, évacuation des citoyens, etc., 16:25-6
Montréal, Qué., ADAC, service de transporteur, 7:29-30
Produits dangereux, transport, 12:24-6, 30; 16:25-7
Transbordeurs, service, CN Marine, côte est, 16:26
Transports, Commission, employés, 7:30-2
Transports, ministère, budget principal 1979-1980, 7:29-32
Transports aériens, sécurité, normes, 7:31

Canadien National, chemin de fer
Camionnage, services, 4:23

Canadien National, chemin de fer—*Suite*
Churchill, Man., service, embranchement Herchmer, réfection, 3:28; 7:29; 14:47
Et Canadien Pacifique, 7:29
Ontario, agents, réduction du nombre, 9:13
Rapport annuel de 1978-1979. *Voir* Air Canada—Et Canadien National
Services-voyageurs, équipement et services, détérioration, 9:21-2
Wagons et locomotives, pénurie, 14:40
Wagons-trémies, 14:42
Voir aussi Transbordeurs, service

Canadien Pacifique, chemin de fer
Locomotives américaines, location, 14:41
Matériel désuet, remplacement, 16:12-3
Nationalisation, 14:50
Voir aussi Canadien National, chemin de fer; Mississauga, Ont.

Canartic Shipping Company Limited, participation financière, 3:10

Carter, M. J., président des États-Unis. *Voir* États-Unis

Céréales
Commercialisation, systèmes, marché libre et Commission canadienne du blé, 14:27, 29, 34
Expéditions, 3:28; 7:28; 14:18-21, 25-30, 32, 35-6, 44, 47-8, 50
Exportations, 4:23; 8:29; 14:9, 16-8, 27-31, 36, 45, 51
Frais de surestarie, 14:18, 38
Grains américains transportés par des navires canadiens, 14:16-7, 37-8, 46-7, 49-50
Maïs, transport, 14:22
Manutentionnaires de grain de la côte ouest, grève, allusions, 3:35
Manutentionnaires de grain du port de Montréal, grève, conséquences économiques et physiques, 3:35-6
Orge, 14:21, 43-4
Transport, 4:23-5; 8:23, 29-31; 14:23-9, 31-4, 39, 41-2, 45-6, 50-2
Coordonnateur, M. Hugh Horner, invitation à comparaître devant le Comité, 6:5; 7:4-5
Coordonnateur, M. Hugh Horner, nomination, mandat, etc., 4:15-6; 8:5-7, 14, 16; 14:8-13, 16, 18-9, 26, 29, 32-7, 40, 44, 49, 52
Et manutention, rapport Booze-Allan, 3:28; 14:35
Groupe d'étude Murta, 3:28; 4:29; 8:24, 38; 14:22, 36
Coûts, résumé, dépôt, 14:8
Rapport, 14:8, 10-1, 14-6, 23, 25-7, 29-32, 35
Dépôt, 14:7
Voir aussi Saint-Laurent, voie maritime
Wagons, 4:14-6; 14:16, 19, 23-6, 35-8, 41, 52
Wagons couverts, 4:15, 31; 14:12-3, 17-8
Wagons-trémies, 4:15, 31; 8:7, 16; 14:17-8, 22-3, 26, 29, 39-45
Voir aussi Tarifs-marchandises

Charron, M. J.L. (sous-ministre adjoint, Coordination, ministère des Transports)
Marchandises dangereuses, transport, 12:11, 14-5, 17, 21-2, 24-6, 30-6, 38-9, 41

Chemins de fer
Accidents et déraillements, 2:18-9; 6:9, 11-2, 23-5, 28, 34, 36, 39-40; 8:32, 36; 16:32
Statistiques, tableau. *Voir* Appendices
Voir aussi Mississauga, Ont.; Produits dangereux, transport—Accidents
Comparaison avec d'autres pays, 6:24-5

Chemins de fer—*Suite*
Électrification, 2:10-1; 9:7
Embranchements, abandon, 4:24-5, 29; 8:25
Hall (Emmett), rapport, recommandations, 8:24
Neil, Comité, étude, 8:24, 38; 14:11
Et autobus, services, 2:23-4; 4:27-8
Lignes secondaires, 4:17; 8:23-4
Locomotives, location à des sociétés américaines, 14:41
Marchandises, transport, Prairies-Kamloops, C.-B., coût, etc., 4:37
Passages à niveau, Caisse, exploitation, modifications, transfert aux provinces, 4:32-3
Personnel, réduction, 4:17
Prairies, réseau, restructuration, remise en état des embranchements, etc., 8:7; 14:31-2
Sécurité, règlements, 8:35; 15:14-5; 16:12, 36
Sécurité et entretien, 2:20-1; 4:17-9; 6:13-5, 21; 8:31, 34
Améliorations, mesures, 6:25; 8:32-3, 36-7
Comparaison avec d'autres pays, 6:37-8
Coussinets à l'huile, échauffement, vérification, 6:34; 8:11
Coussinets à rouleaux, installation, 16:12, 16, 33
Détecteurs de coussinets surchauffés, 6:12, 20-1, 36, 40; 12:12-3, 32-3; 16:12, 15, 28-30
Enquête, 8:34, 37; 15:14-5
Inspecteurs, 6:14, 36, 43; 8:36
Pénurie. *Voir* Transports, Commission—Employés
Traverses en béton, 6:38
Wagons américains, inspection, 6:40-1, 43
Subventions, 2:22-4
Tarifs, règlement, compagnies de navigation, non-respect, 4:33-4
Voie ferrée, prolongation jusqu'à Inuvik, T. N.-O., 13:17
Voies ferrées, déplacement et croisements urbains, programme. *Voir* Transports urbains, services de trains de banlieues, réseaux rapides, etc.—Programme d'aide
Voies ferrées, réseau, amélioration, 4:12
Wagons américains au Canada, 14:16
Wagons aux États-Unis, 4:15-7, 35; 14:16, 40
Voir aussi Produits dangereux

Churchill, Man., port
50e anniversaire, célébration, septembre 1979, 7:28
Dragage, programme, 3:29
Installations, amélioration, 3:28-9; 14:47
Navigation, saison d'ouverture, prolongation, 7:28
Utilisation plus efficace, 7:28-9; 14:47
Voir aussi Canadien National, chemin de fer

Cloutier, M. Sylvain ex sous-ministre des Transports, mutation à un autre ministère, 2:26-8

CN Marine. *Voir* Transbordeurs, service

Colombie-Britannique
Ponts, 14:40
Transport maritime côtier, 2:12-5
Voir aussi Vancouver, C.-B.

Colza et produits du colza, expéditions, accélération, mesures, 14:21, 29-30, 35

Commission canadienne du blé. *Voir* Blé, Commission canadienne

Comtois, M. J.-Roland (Terrebonne)
Postes, ministère, budget principal 1979-1980, 11:37-9

Constructions navales. *Voir* Navires, construction

Corkery, M. J.C. (sous-ministre, ministère des Postes)
Postes, ministère, budget principal 1979-1980, 11:13-4, 16, 21, 29, 34-5, 37

CP Air
Halifax-Toronto, service, 7:27
Lignes internationales. *Voir* Air Canada

Crédits. *Voir* Ordres de renvoi

Darling, M. Stanley (Parry Sound-Muskoka)
Postes, ministère, 11:22, 24
Budget principal 1979-1980, 11:22-5
Postes, tarifs, augmentation, 11:23
Timbres-poste, émission commémorative, Club Lions, 60e anniversaire d'entrée au Canada, 11:24-5
Transports, ministère, budget principal 1979-1980, 9:12-5, 38-40
VIA Rail Canada, Inc., services-voyageurs transcontinental et régionaux, 9:12-4, 38-40

Deniger, M. Pierre (Laprairie)
Aéroports, 7:16-9; 15:6-7
Air Canada, tarifs réduits, vols à destination des États-Unis, 4:28
Céréales, 3:35; 14:36-8
Chemins de fer, 2:23-4; 4:27; 6:39-41
Document, impression dans l'une des deux langues officielles seulement, 3:10
Élévateurs à grain, 14:37
Marchandises dangereuses, transport, mesure législative, 12:37-9; 16:16-9
Marchandises dangereuses, transport, 12:36-9; 16:16-8
Marine marchande, rôle, renforcement, 3:34-5
Mississauga, Ont., déraillement d'un train du CP contenant des produits dangereux, désastre possible, mesures d'urgence, évacuation des citoyens, etc., 6:38-41
Montréal, Qué., transports urbains, services de trains de banlieues du CN, 8:18-20
Nordair Ltée, cession à l'entreprise privée, 4:26; 15:7
Organismes fédéraux investis d'un pouvoir de réglementation, 4:26
Pilotage, Loi, révision, 3:35
Ports, quais et brise-lames, Pointe-au-Pic, Qué., 3:37
Postes, ministère, 11:26-7
Budget principal 1979-1980, 11:25-7
Postes, services, 11:25-7
Procédure, bill, étude, 16:17-8
Procédure, témoins invités à comparaître, 16:17-8
Produits dangereux, transport, 12:36-7
Québec, ville, port, 3:36
Transports, Commission, budget principal 1979-1980, 4:26-8
Transports, Commission, direction de la recherche, 4:26-7
Transports, ministère, budget principal 1979-1980, 3:10, 34-7; 6:38-41; 7:16-9; 8:18-20; 9:34-6; 13:13-5; 14:36-8; 15:6-7
Transports, ministère, budget supplémentaire 1979-1980, 2:22-4
Transports aériens, vols nolisés intérieurs, 4:28
Transports du Nord Limitée, Société, 13:13-5
VIA Rail Canada Inc., création, mesure législative, recours à, possibilité, 2:24
VIA Rail Canada, Inc., services-voyageurs transcontinental et régionaux, 2:23-4; 9:34-6

Députés, rôle, responsabilités, 9:37, 45

Desmarais, M. Louis R. (Dollard)
Pilotage obligatoire, zones, 5:7

Desmarais, M. Louis R.—*Suite*
Saint-Laurent, voie maritime, 5:6-7
Transports, ministère, budget principal 1979-1980, 5:5-7

Détroit, rivière, trafic, réglementation, compétence, etc., 15:20-1

Dionne, M. Maurice A. (Northumberland-Miramichi)
Air Canada et Eastern Provincial Airways, 4:35-6; 7:25-7
Chemins de fer, 4:33-5
CP Air, Halifax-Toronto, service, 7:27
Eastern Provincial Airways, provinces de l'Atlantique, services, maintien, 7:25
Miramichi, rivière, dragage, travaux, 5:18
Nordair Ltée, cession à l'entreprise privée, 7:25-6
Pilotage de l'Atlantique, Administration, tarifs, augmentation, 5:17-8
Ports, quais et brise-lames, Chatham, N.-B., quai, réparation, 5:18
Saint-Laurent, voie maritime, 5:15-7
Transbordeurs, service, CN Marine, côte est, 10:9-12
Transports, Commission, budget principal 1979-1980, 4:33-6
Transports, Commission, division dans l'Ouest, établissement, 4:34
Transports, ministère, budget principal 1979-1980, 5:15-8; 7:25-7; 9:31-4; 10:8-12, 30
Transports aériens, 4:34; 7:25-7
Transports du Nord Limitée, Société, 5:18
VIA Rail Canada Inc., services-voyageurs transcontinental et régionaux, 9:31-4

Dubin, Commission. *Voir* Transports aériens—Sécurité

Eastern Provincial Airways (EPA)
Provinces de l'Atlantique, services, maintien, 7:25
Voir aussi Air Canada; Nordair Ltée

Eastman, M. E.W. (directeur, perfectionnement des réseaux ferroviaires, Commission canadienne des transports)
Transports, Commission, budget principal 1979-1980, 4:32-3

Élévateurs à grain, terminus intérieurs, 14:37, 43-5, 50-1

Ellis, M. Jack (Hastings)
Avions légers, efficacité, 4:32
Brise-glace, *CCGS John Cabot,* affrètement, 3:26
Chemins de fer, 4:32-3; 6:36-7, 40
Élection à titre de vice-président, 1:7
Garde côtière, 3:26-7
Marchandises dangereuses, transport, 16:4, 10
Mississauga, Ont., déraillement d'un train du CP contenant des produits dangereux, désastre possible, mesures d'urgence, évacuation des citoyens, etc., 6:36
Organismes fédéraux investis d'un pouvoir de réglementation, 4:32
Pollution des eaux, pétrole, déversements, *Arrow,* naufrage, allusions, 3:26
Procédure, comité directeur, membres, nombre, 1:8
Produits dangereux, transport, 6:37-8
Transports, Commission, budget principal 1979-1980, 4:31-3
Transports, ministère, budget principal 1979-1980, 3:25-8; 6:36-8, 40

Ellison, M. T.D. (directeur, Transport des marchandises dangereuses, ministère des Transports)
Marchandises dangereuses, transport, 12:11-20, 23-30, 33-7, 39-42; 16:6-10, 12, 14-26, 28-35

Énergie. *Voir* Transports—Avenir

Énergie, conservation, mesures. *Voir* Transbordeurs, service, CN Marine, côte est

États-Unis, président Carter, visite au Canada, 9 et 10 novembre 1979, annulation, 4:24, 38

Ferguson, M. Eric W. (Saint-Jean, N.-B.)
Marchandises dangeureuses, transport, 12:9
Procédure, bill, étude, 12:9
Saint-Jean, N.-B., port, 15:12-3
Transbordeurs, service, CN Marine, côte est, 15:13
Transports, ministère, budget principal 1979-1980, 15:12-3

Flis, M. Jesse (Parkdale-High Park)
Mississauga, Ont., déraillement d'un train du CP contenant des produits dangereux, désastre possible, mesures d'urgence, évacuation des citoyens, etc., 6:26-8
Produits dangereux, transport, 6:27-8
Transports, ministère, budget principal 1979-1980, 6:26-8

Forrestall, M. J. Michael (Dartmouth-Halifax-Est)
Air Canada et Canadien National, rapport annuel de 1978-1979, Comité, étude, 7:43
Chemins de fer, 16:16
Députés, rôle, responsabilités, 9:45
États-Unis, président Carter, visite au Canada, 9 et 10 novembre 1979, annulation, 4:24, 38
Garde côtière, collège, Point Edward, N.-É., annexe, construction, 3:34
Marchandises dangereuses, transport, 12:26; 16:13-4, 16-8, 28, 37-8
Mississauga, Ont., déraillement d'un train du CP contenant des produits dangereux, désastre possible, mesures d'urgence, évacuation des citoyens, etc., 6:6; 16:37-8
Postes, ministère, budget principal 1979-1980, 11:24
Procédure, élection à titre de président, 1:6
Procédure, témoins invités à comparaître, 5:20
Produits dangereux, transport, 16:28
Transbordeurs, service, CN Marine, côte est, 10:13, 26-7
Transports, 6:22; 9:44-5
Transports, Comité, titre et attributions, modification, 11:4
Transports, ministère, budget principal 1979-1980, 5:14; 6:22, 37; 9:44; 10:13, 26; 13:23; 15:13
Transports, ministère, budget supplémentaire 1979-1980, 1:9-12
Transports du Nord Limitée, Société, 13:23

Fraleigh, M. Sid (Lambton-Middlesex)
Transports, Commission, budget principal 1979-1980, 4:36-7

Franche, M. Pierre A.H. (président, Conseil des ports nationaux)
Transports, ministère, budget principal 1979-1980, 3:35-6, 40; 5:10-1
Voir aussi Ports nationaux, Conseil—Président

Fraser, l'hon. John A. (Vancouver-Sud; ministre des Postes et ministre de l'Environnement)
Postes, bureaux, Travaux publics, ministère, dépenses, 11:37
Postes, ministère
Budget principal 1979-1980, 11:5-41
Centres de contrôle de l'information recueillant des renseignements sur les syndicats, 11:15
Communications électroniques, 11:20-1
Conventions collectives, renégociation, 11:6, 12, 14-5, 22
Courrier, 11:10, 20, 33
Déficit, 11:7, 29
Dépenses, réduction, 11:6, 17

Fraser, l'hon. John A.—*Suite*
Postes, ministère—*Suite*
Effectifs, réduction, 11:9, 26-7, 31-3
Employés, griefs, 11:15, 34-5
Employés, moral, 11:29
Rapport annuel 1979-1980, 11:6
Relations ouvrières-patronales, 11:32, 40-1
Réseau de transport ou de communication, 11:19-20
Syndicat des postiers, extrémistes de gauche, infiltration, allégations de M. D. McDermott, président du Congrès du travail du Canada, 11:11-2
Système métrique, conversion, 11:24
Transformation en une société de la Couronne, mesure législative, 11:10, 18, 22
Postes, services, 11:18
Amélioration, mesures, 11:6-7, 28-9, 36, 38-9
Calgary, Alb., courrier, livraison, retard, 11:29
Courrier, livraison, 11:6-7, 16-7, 26-7, 29, 32, 36-8
Courrier de nuit (poste prioritaire), programme, 11:6, 19
Entreprises privées, concurrence, 11:6-7, 36-7
Messageries rurales, entreprises, contrats, renouvellement, 11:22-3
Postes, tarifs, augmentation, courrier de première classe, 11:12-3, 38
Timbres-poste, émission commémorative, Club Lions, 60e anniversaire d'entrée au Canada, 11:25
Toronto, Ont., postes, centre d'acheminement Gateway, Mississauga, 11:13-4, 30

Friesen, M. Benno (Surrey-White Rock-North Delta)
Chemins de fer, sécurité et entretien, 6:43
Produits dangereux, transport, 6:42-4
Transports, ministère, budget principal 1979-1980, 6:42-4

Fulton, M. James (Skeena)
Avions, radiobalises de secours et indicateurs des points de chute, 7:12
Colombie-Britannique, transport maritime côtier, transbordeurs, service, exploitation, financement, etc., 2:12-3
Transports, ministère, budget principal 1979-1980, 7:8-12
Transports, ministère, budget supplémentaire 1979-1980, 2:12-3
Transports aériens, 2:12-3; 7:8-12
VIA Rail Canada Inc., services-voyageurs transcontinental et régionaux, 2:13

Garde côtière
Brise-glace *John A. Macdonald,* location, 3:26
Collège, Point Edward, N.-É., annexe, construction, 3:33-4
Flotte, entretien, réparation et remplacement, programme, 3:24, 30
Hélicoptères, service, accord conclu avec l'administration aérienne de Transport Canada, 3:26-7
Inspecteurs, qualifications requises, 8:35
Navire *Spindrift,* 3:29-30
Terre-Neuve, surveillants de touées, licenciements, 5:12-4

Gass, M. Mel (Malpèque)
Transports, ministère, budget principal 1979-1980, 15:15-8

Giroux, M. R.Y.J. (administrateur, Administration canadienne des transports de surface, ministère des Transports)
Transports, ministère, budget principal 1979-1980, 8:13-4, 20; 15:17-8
Transports, ministère, budget supplémentaire 1979-1980, 2:11, 15, 17-8, 22

Gouvernement, information, documents confidentiels, mesure législative, 12:8

Green, M. J.H. (directeur, services des chemins de fer, Commission canadienne des transports)
Transports, Commission, budget principal 1979-1980, 4:15

Hall (Emmett), rapport. *Voir* Chemins de fer—Embranchements, abandon; Tarifs-marchandises, Pas du Nid-de-Corbeau

Hargrave, M. Bert (Medicine Hat; secrétaire parlementaire du ministre de l'Agriculture)
Transports, ministère, budget principal 1979-1980, 14:43-4

Harquail, M. Maurice (Restigouche)
Air Canada, 4:22; 8:32
Cabinet principal (petit cabinet), composition, ministres exclus, ministre d'État aux Transports, 3:19-20
Chemins de fer, 8:32-3
Cloutier, M. Sylvain, ex sous-ministre des Transports, mutation à un autre ministère, 2:26
Gouvernement, information, documents confidentiels, mesure législative, 12:8
Howie, M. J. Robert, ministre d'État aux Transports, comparution devant le Comité, 2:25-7
Marchandises dangereuses, transport, 12:6, 8, 20-3
Ministre d'État aux Transports, fonctions et attributions, 3:20
Mississauga, Ont., déraillement d'un train du CP contenant des produits dangereux, désastre possible, mesures d'urgence, évacuation des citoyens, etc., 8:31; 12:22
Ports, Belledune et Dalhousie, N.-B., ports en eau profonde, expansion, 3:21, 40
Ports, mesure législative, 3:20, 22, 39-40
Ports nationaux, Conseil, 3:22, 40
Procédure
Bill, étude, 12:8
M., 12:6
Comité directeur, membres, nomination, 1:8
Comité directeur, rapports, deuxième, m. d'am., 3:8
Séances, calendrier, modification, 8:38
Secrétaires parlementaires, droit de poser des questions aux fonctionnaires du ministère, 12:20
Secrétaires parlementaires, interventions, président du Comité, proposition, 1:6
Produits dangereux, transport, 8:31-2; 12:21-3
Recherche et sauvetage, **Nouveau-Brunswick,** 3:40
Transports, Commission
Budget principal 1979-1980, 4:19-23
Division dans l'Est, établissement, proposition, 4:21
Division dans l'Ouest, établissement, 4:21
Employés, 8:32; 9:41
Transports, ministère, budget principal 1979-1980, 3:8, 10, 19-22, 39-40; 8:31-3, 38; 9:25-7, 41-2
Transports, ministère, budget supplémentaire 1979-1980, 1:10; 2:25-7
Transports aériens, 4:20
VIA Rail Canada Inc.
Création, mesure législative, recours à, possibilité, 9:41
Et CN, relations, 9:27
Services-voyageurs transcontinental et régionaux, 2:26; 4:19-21; 9:25-6, 41-2

Hase, M. E.J. (directeur, Sécurité et normes ferroviaires, Commission canadienne des Transports)
Transports, ministère, budget principal 1979-1980, 6:10, 16-20, 23, 26, 39-41

Henderson, M. M.K. (directeur général, Transport ferroviaire, ministère des Transports)
Transports, ministère, budget principal 1979-1980, 8:22-3

Horner, M. Hugh (Coordonnateur du transport des grains, Commission canadienne des grains)
Transports, ministère, budget principal 1979-1980, 14:9-11, 13, 18-25, 28-30, 32-7, 39-48, 52
Voir aussi Céréales—Transport—Coordonnateur

Hovdebo, M. Stan J. (Prince-Albert)
Transports, ministère, budget principal 1979-1980, 14:25-6

Howie, l'hon. J. Robert (York-Sunbury; ministre d'État (Transports))
Arctique, région, brise-glace, *M.V. Arctic,* 3:10; 5:20
Brise-glace, catégorie R, construction, 3:11
Canartic Shipping Company Limited, participation financière, 3:10
Churchill, Man., port, installations, amélioration, 3:29
Comparution devant le Comité, 2:25-7
Documents, impression dans les deux langues officielles, 3:11
Garde côtière
Collège, Point Edward, N.-É., annexe, construction, 3:33-4
Flotte, entretien, réparation et remplacement, programme, 3:24
Terre-Neuve, surveillants de touées, licenciements, 5:13-4
Marine marchande, navires, achat à l'étranger, taxe de 25%, 5:19
Marine marchande, rôle, renforcement, 3:16-7
Ministre d'État aux Transports, fonctions et attributions, 3:12, 20
Miramichi, rivière, dragage, travaux, 5:18
Navigation, Arctique, région, navires canadiens, utilisation, 5:19
Navires, construction, assistance, 5:19
Navires de pêche, construction, flotte hauturière, stimulants fiscaux, 3:14-5
Nord canadien, mines Polaris et Cominco, minéraux, transport par des navires canadiens, 5:19
Pétrole et gaz, prix, augmentation, propriétaires de navires canadiens naviguant dans les eaux internationales, exemptions, 3:24
Pilotage de l'Atlantique, Administration, tarifs, augmentation, 5:17-8
Pilotage du Pacifique, Administration, responsabilités en cas d'accident, 3:31
Pollution des eaux, pétrole, déversements, *Arrow,* naufrage, allusions, 3:16
Pollution maritime, Caisse des réclamations, frais d'administration, 5:21
Ports, Belledune et Dalhousie, N.-B., ports en eau profonde, expansion, 3:21, 40
Ports, mesure législative, 3:20, 22-3
Ports, quais et brise-lames
Administration, gouvernement, responsabilité, 5:20-1
Entretien, programme, restrictions budgétaires, 5:21
Pointe-au-Pic, Qué., 5:9, 11-2
Ports nationaux, Conseil, dépenses pour 1979-1980, 3:11
Saint-Laurent, voie maritime
Conseil d'administration, 3:14
Frais d'exploitation, récupération, 5:6
Navigation, saison, prolongation, 5:5-6
Péage, augmentation, 3:13-4; 5:6, 8, 16

Howie, l'hon. J. Robert—*Suite*
Saint-Laurent, voie maritime —*Suite*
Recherche et développement, programme, 3:11
Welland, canal, capacité, accroissement, étude, 3:11, 31
Saint-Laurent, voie maritime, Conseil consultatif, établissement, 3:13; 5:8, 16-7
Transbordeurs, service, CN Marine, côte est, 3:32; 5:13, 15
Transports, ministère, budget principal 1979-1980, 3:9-17, 19-26, 29-32, 37, 40; 5:4-6, 8-9, 11-3, 15-21
Transports, ministère, transports par eau, Administration, 3:10-1
Transports du Nord Limitée, Société, 5:18

Ittinuar, M. Peter (Nunatsiaq)
Transports, ministère, budget principal 1979-1980, 13:11-2

Jelinek, M. Otto (Halton; secrétaire parlementaire du ministre des Transports)
Céréales, 4:14-5
Chemins de fer, wagons aux États-Unis, 4:15
Marchandises dangereuses, transport, 12:18-20, 42; 16:5
Mississauga, Ont., déraillement d'un train du CP contenant des produits dangereux, désastre possible, mesures d'urgence, évacuation des citoyens, etc., 6:5
Procédure
Comité directeur, rapport, troisième, 14:7
Président, élection, 1:6
Témoins invités à comparaître, 1:14; 14:6; 16:5
Produits dangereux, définition, 12:19
Produits dangereux, transport, 12:18-20, 42
Question de Règlement—allégations de M. Blaikie, 4:12-3
Transports, Commission
Budget principal 1979-1980, 4:12-6
Division dans l'Est, établissement, proposition, 4:13-4
Division dans l'Ouest, établissement, 4:13-4
Transports, ministère, budget principal 1979-1980, 6:5; 14:6
Transports, ministère, budget supplémentaire 1979-1980, 1:14
VIA Rail Canada Inc., services-voyageurs transcontinental et régionaux, 4:12-3

Jupp, M. Alex (Mississauga-Nord)
Chemins de fer, 16:15, 23-4
Marchandises dangereuses, transport, 16:13-5, 37
Mississauga, Ont., déraillement d'un train du CP contenant des produits dangereux, désastre possible, mesures d'urgence, évacuation des citoyens, etc., 6:22-3, 25-6; 16:13-5, 37
Postes, ministère, budget principal 1979-1980, 11:28, 30
Postes, services, 11:28-30
Procédure, bill, étude, 16:13
Produits dangereux, transport, 16:14-5
Toronto, Ont., postes, centre d'acheminement Gateway, Mississauga, 11:29-30
Transports, ministère, budget principal 1979-1980, 6:22-6

Lamontagne, l'hon. J. Gilles (Langelier)
Postes, ministère, budget principal 1979-1980, 11:5, 8-12, 42

Lapointe, M. Charles (Charlevoix)
Aéroports, voitures, sociétés de location, 7:19
Marine marchande, 3:23-4
Nordair Ltée, 7:19, 21
Pétrole et gaz, prix,3:24
Ports, mesure législative, 3:23
Ports, quais et brise-lames, Chicoutimi, Qué., 5:9-11

Lapointe, M. Charles—*Suite*
Ports, quais et brise-lames, Pointe-au-Pic, Qué., 5:9-10, 12
Procédure, documents, impression dans l'une des deux langues officielles seulement, 3:10-1
Québec, ville, port, terminus forestier, établissement, 5:9, 11
Transports, ministère, budget principal 1979-1980, 3:11, 23-5; 5:8-12; 7:9-21
Transports aériens, service régional, 7:19-21

Lewis, M. Doug (Simcoe-Nord)
Transports, ministère, budget principal 1979-1980, 7:36-7

Lumley, M. Ed (Stormont-Dundas)
Aéroports, 7:6; 15:10, 23
Air Canada, 4:7-8; 7:5, 43; 14:6; 16:5
Blé, Commission canadienne, 14:11-2
Céréales, 14:46
Expéditions, 14:47-8, 50
Grains américains transportés par des navires canadiens, 14:46-7
Transport, 8:5-7, 38; 14:9-13, 34, 49
Coordonnateur, M. Hugh Horner, invitation à comparaître devant le Comité, 6:5; 7:4-5
Wagons couverts, 14:12
Chemins de fer
Accidents et déraillements, 6:9
Électrification, 2:10; 9:7
Embranchements, abandon, Hall (Emmett), rapport, recommandations, Neil, Comité, étude, 8:38; 14:11
Sécurité et entretien, 6:12; 12:12-3
Churchill, Man., port, 14:47
Députés, rôle, responsabilités, 9:37
Marchandises dangereuses, transport, 12:5-9, 11-4, 31, 41-2; 16:4-6, 8-10, 32-5, 37-8
Ministre d'État aux Transports, fonctions et attributions, 3:12
Mississauga, Ont., déraillement d'un train du CP contenant des produits dangereux, désastre possible, mesures d'urgence, évacuation des citoyens, etc., 6:6, 9, 11; 12:13; 16:37-8
Navires de pêche, construction, flotte hauturière, 3:14-5
Ports, quais et brise-lames, 15:23-4
Procédure
Bill, étude, 12:6-9; 16:5
M., 12:5
Comité directeur
Membres, nombre, m., 1:7-8
Rapports, deuxième, 3:7
Rapports, quatrième, 14:7
Séances, calendrier, modification, 8:37-8
Séances, nombre, 3:7-8
Témoins invités à comparaître, 3:7-8, 39; 5:20; 6:5; 7:4-5; 14:6; 16:5
Produits dangereux, produits toxiques, réglementation, 6:12
Produits dangereux, transport, 6:9-11; 12:11-4, 31, 41-2; 16:8-9, 33-5
Saint-Laurent, voie maritime, 3:12-4; 5:8; 14:47
Saint-Laurent, voie maritime, Conseil consultatif, établissement, 3:13
Tarifs-marchandises, Pas du Nid-de-Corbeau, 8:7; 14:12-4, 48; 15:11
Toronto, Ont., aéroport de l'île, service de transporteur ADAC, 7:6-8
Toronto, Ont., Malton, aéroport international, 7:6-8
Transbordeurs, service, CN Marine, côte est, 10:20-2

Lumley, M. Ed—*Suite*
Transports
Avenir, énergie, répercussions, études, 2:11
Intermodaux, étude, 9:7
Ontario, région sud, document *Études sur le transport multimodal des voyageurs*, 7:6-7; 9:6; 15:10-1
SOMPS, rapport, 2:9-10
Tarifs, réglementation, diminution et/ou suppression, 4:6-7
Transports, Commission
Budget principal 1979-1980, 4:5-9
Division dans l'Ouest, établissement, 4:5
Employés, pénurie, réduction du nombre, etc., 4:9; 7:42
Rôle, réduction, 4:8
Transports, ministère, budget principal 1979-1980, 3:7, 12-5, 39; 5:8, 20; 6:5-6, 8-12; 7:4-8, 42-3; 8:5-7, 37-8; 9:4-9, 36-8; 10:20-2; 13:5-8, 20-3; 14:6, 9-14, 34, 46-9; 15:9-11, 22-4
Transports, ministère, budget supplémentaire 1979-1980, 1:10, 12, 14-5; 2:6-11, 25
Vote demandé, 2:25
Transports aériens, 15:9-11
Transports du Nord Limitée, Société, 13:6-8, 20-2
Vancouver, C.-B., port, 14:47-8
VIA Rail Canada Inc., création, mesure législative, recours à, possibilité, 9:8-9
VIA Rail Canada Inc., services-voyageurs transcontinental et régionaux, 2:7-10; 9:8, 36-8

MacLellan, M. Russell (Cap Breton-The Sydneys)
Garde côtière, collège, Point Edward, N.-É., annexe, construction, 3:33-4
Navigation, Clarke Steamships Ltd., subventions, 8:26-8
Ports, Sydney, N.-É., 3:32-4
Transbordeurs, service, CN Marine, côte est, 3:32; 10:15-8, 28-30
Transports, ministère, budget principal 1979-1980, 3:32-4; 8:26-8; 10:15-8, 28-30

Magee, M. J.A.D. (commissaire et président du Comité consultatif sur la sécurité ferroviaire, Commission canadienne des Transports)
Transports, ministère, budget principal 1979-1980, 6:7-12, 17-21, 23-6, 31-3, 37-44

Malone, M. Arnold (Crowfoot)
Procédure, 1:6

Marchandises dangereuses, transport, mesure législative
Accords avec les provinces, négociation, 12:16-7, 21, 38-9; 16:16, 18, 27
Autres lois, application parallèle, 12:15, 17-8, 20, 32, 34, 36-7; 16:35-6
Comparution de divers groupes, associations, etc.
Justice, ministère, représentants, 12:36; 16:23-7, 35
Transport, ministère, représentants, 12:11-42; 16:6-10, 12, 14-26, 28-35
Consultations avec les provinces, la CCT, les industries, etc., 12:17, 21, 38
Objectif, 12:10, 16, 21-2, 28, 30, 32
Pouvoirs de réglementation, 16:16-7, 26, 28
Présentée à la dernière session, modifications, 16:6-8
Voir aussi Appendices
Provinces, appui, 12:17, 35-8
Règlements concernant tous les moyens de transport de produits dangereux, inclusion, 12:15-8, 21, 23, 26, 30; 16:19-20
Répercussions économiques, 16:9-10, 12, 25

Marchandises dangereuses, transport, mesure législative—*Suite*
Sanctions prévues, 16:15
Terminologie, 12:21-2

Marchandises dangereuses, transport—C-25. Ministre des Transports
Art. 1, réservé, 12:5
Étude, 12:5-42; 16:4-38

Marine marchande
Navires, achat à l'étranger, taxe de 25%, 3:24-5; 5:19
Navires canadiens, 3:23-4
Voir aussi Pétrole et gaz, prix, augmentation
Rôle, renforcement, 3:16-8, 24, 34-5, 38; 14:46

Marsham, M. R.J. (administrateur adjoint, Transport ferroviaire, ministère des Transports)
Transports, ministère, budget principal 1979-1980, 8:26-8

Mayer, M. Charles (Portage-Marquette)
Transports, ministère, budget principal 1979-1980, 10:24-5

Mazankowski, l'hon. Donald (Vegreville; ministre des Transports)
Aéroports
Autonomie, création de commissions, etc., 7:35; 15:9-10, 21-2
Charlottetown, Î.-P.-É., 15:16
Développement, programme communautaire, 7:37
Hamilton, Ont. (Mount Hope), expansion, 7:6, 22-3, 42
London, Ont., expansion, 7:38-9
Petits aéroports, 7:36-7
Prince-Albert, Sask., 15:7
Regina, Sask., 15:22
Sécurité, normes, 7:34-5
Voitures, sociétés de location, 7:16-9; 15:6-7
Waterloo-Wellington, Ont., installations, amélioration, 7:40-1
Windsor, Ont., 15:19-20
Air Canada, DC-9, sécurité, révision, enquête, etc., 8:33
Air Canada et CP Air, lignes internationales, coopération, 7:5
Aviation civile, sécurité, enquête, 8:33, 37
Avions, petits avions, règlements d'ordre économique, réduction, 7:26
Avions, radiobalises de secours et indicateurs des points de chute, 7:12
Blé, Commission canadienne, fonctions, pouvoirs, etc., 8:6-7; 14:11-2
Canadien National
Churchill, Man., service, embranchement Herchmer, réfection, 7:29
Et Canadien Pacifique, Prince-Rupert, C.-B., services, accord d'échange, 7:29
Wagons-trémies, 14:42
Canadien Pacifique, nationalisation, 14:50
Céréales
Expéditions, 7:28; 14:25-8, 47-8, 50
Exportations, 8:29; 14:9, 17-8, 28, 30-1, 51
Frais de surestarie, 14:38
Grains américains transportés par des navires canadiens, 14:17, 38, 46-7, 49-50
Transport, 8:5-7, 14, 16, 24, 30-1, 38; 14:22, 25, 28-9, 31-2, 42, 50, 52
Coordonnateur, M. Hugh Horner, nomination, mandat, etc., 14:8-9, 11-2, 16, 18, 26, 29, 32, 52
Groupe d'étude Murta, coûts, résumé, dépôt, 14:8
Groupe d'étude Murta, rapport, 14:8, 15-6, 26-7, 29

Mazankowski, l'hon. Donald—*Suite*
Céréales—*Suite*
Transport—*Suite*
Groupe d'étude Murta, rapport—*Suite*
Dépôt, 14:7
Wagons, 14:16, 25
Wagons couverts, 14:17-8
Wagons-trémies, 8:7, 16; 14:17, 26, 29, 42
Chemins de fer
Accidents et déraillements, 2:19; 6:24-5
Comparaison avec d'autres pays, 6:24-5
Embranchements, abandon, 8:25
Hall (Emmett), rapport, recommandations, Neil, comité, étude, 8:24, 38
Et autobus, services, 2:23
Lignes secondaires, 8:23-4
Prairies, réseau, restructuration, remise en état des embranchements, etc., 8:7; 14:31-2
Sécurité, règlements, 8:35
Sécurité et entretien, 2:20-1; 6:13, 15; 8:11, 31, 34, 37
Comparaison avec d'autres pays, 6:37
Détecteurs de coussinets surchauffés, installation, 6:12
Enquête, 15:14-5
Inspecteurs, 6:14
Subventions, 2:23-4
Wagons canadiens aux États-Unis, 14:16
Churchill, Man., port
50e anniversaire, célébration, septembre 1979, 7:28
Navigation, saison d'ouverture, prolongation, 7:28
Utilisation plus efficace, 7:28-9
Cloutier, M. Sylvain, ex sous-ministre des Transports, mutation à un autre ministère, 2:27-8
Colombie-Britannique, transport maritime côtier, transbordeurs, service, exploitation, financement, etc., 2:13-4
Comparution devant le Comité, 3:7-8
Détroit, rivière, trafic, réglementation, compétence, etc., 15:20
Élévateurs à grain, terminus intérieurs, 14:5
Garde côtière, inspecteurs, qualifications requises, 8:35
Marchandises dangereuses, transport, 12:6-7, 9-10
Mississauga, Ont., déraillement d'un train du CP contenant des produits dangereux, désastre possible, mesures d'urgence, évacuation des citoyens, etc., 7:23; 8:34; 12:10
Blessures causées aux poumons et aux voies respiratoires par l'inhalation des gaz toxiques, examens médicaux, poursuites, etc., 6:30
Commission royale d'enquête, création, 6:29
Enquête de la CCT, 6:13-5, 29-30, 33, 42; 8:8-9
Enquête indépendante (Grange), 8:8-9, 11; 15:8, 15
Lettre de félicitations adressée à toutes les personnes et organismes qui ont participé aux opérations, 6:6-7
Personnes évacuées, permission de retourner à leur domicile, 6:26
Personnes lésées par, indemnisation, 6:29
Poursuites contre le CP, 6:30
Wagon ayant causé l'accident, origine américaine, possibilité, 6:39
Montréal, Qué., ADAC, service de transporteur, etc., 7:30
Montréal, Qué., transports urbains, services de trains de banlieues du CN, 8:19-20
Navigation, Clarke Steamships Ltd., subventions, 8:26-8
Nordair Ltée, cession à l'entreprise privée, 7:20-2, 26; 15:7
Procédure, bill, étude, 12:7, 9

Mazankowski, l'hon. Donald—*Suite*
Produits dangereux, transport
Accidents, 6:23
Augmentation, 6:16
Étiquetage et identification, 8:32
Inspecteurs, 6:22
Matières radioactives, 8:32
Mesure législative, 2:19; 6:12-3, 22, 35-6; 7:23, 25, 37-8; 8:32, 35
Par avions, 7:23
Par camions, 6:14; 7:24-5
Par chemins de fer, 6:29, 42; 7:23; 8:11-2
Par la poste, 8:32
Produits inflammables et produits toxiques, séparation, 6:15
Règlements, 6:14-5, 29-30, 35; 8:36; 12:10
Sécurité, amélioration, mesures, 6:12-6, 29-30
Saint-Jean, N.-B., port, sécurité, enquête, etc., 15:12-3
Saint-Laurent, voie maritime, céréales, transport, 14:46-7
Saint-Laurent, voie maritime, navigation, saison, prolongation, 14:47
Tarifs-marchandises, Pas du Nid-de-Corbeau, 8:7-8; 15:11
Autres produits agricoles, 14:14
Gouvernement, position, 14:12-4, 43
Groupe d'étude Murta, rapport, 14:48-9
Hall (Emmett), rapport, recommandations, 14:14
Terre-Neuve, transports routiers et ferroviaires, Commission d'enquête fédérale-provinciale (Sullivan), 8:28
Toronto, Ont., aéroport de l'île, service de transporteur ADAC, liaisons avec Montréal, Québec et Ottawa, 7:6-7
Toronto, Ont., Malton, aéroport international, 7:6, 8, 22-3
Transbordeurs, service, CN Marine, côte est, 15:13, 17-8
Transports
Ontario, région sud, document *Études sur le transport multimodal des voyageurs,* 7:8; 15:9, 11
Réseau national, amélioration, public, consultation, 2:9
SOMPS, rapport, 2:9-10
Subventions annuelles, gouvernementales et privées, 7:41
Transports, Commission
Division dans l'Ouest, établissement, 8:15
Employés, 7:31-2
Pénurie, réduction du nombre, etc., 6:15; 7:31-2, 43; 8:15
Inspecteurs, qualifications requises, 8:35
Transports, ministère
Budget principal 1979-1980, 6:6-7, 12-6, 22-6, 29-31, 35-7, 39, 41-2; 7:5-13, 16-32, 34-5, 37-43; 8:5-16, 18-20, 22-38; 14:5, 7-9, 11-8, 22-3, 25-32, 38, 42-3, 46-52; 15:6-22
Budget supplémentaire (A) 1979-1980, 1:13-4; 2:7-11, 13-4, 16-25, 27-8
Transports aériens
Accidents, écrasements, etc., 7:9; 15:21
Communications air-sol, 7:35
Contrôles et réglementation, diminution, 7:27-8
Îles de la Reine-Charlotte, C.-B., subvention aux usagers, 2:13
Navigation aérienne, système d'aide, amélioration, 7:37
Opérateurs de radio, grève, négociations, 7:9, 11, 39-40
Politique nouvelle, élaboration, 7:26
Routes aériennes, permis d'utilisation, octroi, libéralisation, 7:26
Sécurité, Commission d'enquête Dubin, 15:21
Sécurité, enquête, 8:33-4; 15:14
Sécurité, normes, 7:9-10, 12, 31, 40; 15:11
Service régional, Est du Canada, rationalisation, 7:20
Système, orientation, 7:26

Mazankowski, l'hon. Donald—*Suite*
Transports aériens—*Suite*
Tarifs, 7:26; 15:10
Transporteurs régionaux, 7:39
Transports urbains, services de trains de banlieues, réseaux rapides, etc., programme d'aide, 8:12
Vancouver, C.-B., port, 14:47-8
VIA Rail Canada Inc.
Création, mesure législative, recours à, possibilité, 2:8, 24, 27; 8:18
Création, recours à un crédit de $1, 2:8
Services-voyageurs transcontinental et régionaux, 8:11
Améliorations, mesures, 2:27
Avenir, public et organismes, consultation, 2:8
Capréol-Winnipeg, 2:7
Comité, étude, 2:9
Commercialisation, service, 2:17, 24-5
Critique, télévision, réseau CTV, émission *W-5,* 2:27
Edmonton-Calgary, 2:21-2
Équipement neuf, acquisition, 8:10
Et *Go Transit,* système, 2:16
Jasper-Prince-Rupert, 2:14
Montréal-Toronto, 2:10
Ontario, région du Nord, 8:10, 22-3
Plan final, application, 2:10
Position, 2:7
Samson, rapport, 2:8
Service, qualité, diminution, 2:14
Subvention de $277 millions, 2:7; 8:10
Transport 2000, position, 2:8
Voyages touristiques à forfait, etc., 8:18
Wagons-lits, changement à Winnipeg, Man., 2:10, 14
Voir aussi VIA Rail Canada Inc.—Services-voyageurs transcontinental et régionaux

McDermid, M. John (Brampton-Georgetown)
Aéroports, 7:13-4; 15:8-9
Arctique, région, brise-glace, *M.V. Arctic,* 5:20
Garde côtière, 3:29-30
Marchandises dangereuses, transport, 12:30, 39-41; 16:21-4, 32, 37
Mississauga, Ont., déraillement d'un train du CP contenant des produits dangereux, désastre possible, mesures d'urgence, évacuation des citoyens, etc., 6:17; 8:11; 12:39-40; 15:7-8; 16:23-4, 37
Lettre de félicitations adressée à toutes les personnes et organismes qui ont participé aux opérations, m., 6:6
Montréal, Qué., ponts Champlain et Jacques-Cartier, 3:31
Pilotage du Pacifique, Administration, responsabilités en cas d'accident, 3:31
Pollution, contrôle au-dessus du Saint-Laurent et du lac Ontario, DC-3, utilisation, 3:30
Pollution maritime, Caisse des réclamations, frais d'administration, 5:21
Ports, quais et brise-lames, 5:20
Postes, ministère, budget principal 1979-1980, 11:15-8, 37
Postes, services, 11:16-8, 37
Procédure, comité directeur, rapport, troisième, 14:7
Procédure, vice-président, élection, 1:7
Produits dangereux, transport, 6:16-8; 8:11; 12:39-41; 16:21-4
Recherche et sauvetage, côte ouest, services, amélioration, 3:30

McDermid, M. John—*Suite*
Saint-Laurent, voie maritime, Welland, canal, capacité, accroissement, étude, 3:31
Toronto, Ont., Malton, aéroport international, 7:13-5
Transports, ministère, budget principal 1979-1980, 3:20, 29-31; 5:20-1; 6:6, 16-8; 7:13-5; 7:11-3; 13:8-10, 22; 15:7-9
Transports, ministère, budget supplémentaire 1979-1980, 2:16, 18
Transports, Ontario, région sud, document *Études sur le transport multimodal des voyageurs*, 15:8-9
Transports du Nord Limitée, Société, 13:8-10, 22
Transports urbains, services de trains de banlieues, réseaux rapides etc., programme d'aide, 8:12-3
VIA Rail Canada Inc., services-voyageurs transcontinental et régionaux, 2:16, 18; 8:12

McDermott, M. Dennis. *Voir* Postes, ministère—Syndicat des postiers

McKenzie, M. Dan (Winnipeg-Assiniboine; secrétaire parlementaire du ministre de la Défense nationale et du ministre des Affaires des anciens combattants)
Transports, ministère, budget principal 1979-1980, 10:13-5

McLean, M. Walter (Waterloo)
Aéroports, Waterloo-Wellington, Ont., installations, amélioration, 7:40-1
Postes, ministère, budget principal 1979-1980, 11:39-40
Transports, ministère, budget principal 1979-1980, 7:40-1; 8:16-8; 9:27-31
VIA Rail Canada Inc., conseils consultatifs régionaux, établissement, 9:28-9
VIA Rail Canada Inc., services-voyageurs transcontinental et régionaux, 8:16-8; 9:27-31

McLeish, M. W.M. (administrateur, Administration canadienne du transport aérien, ministère des Transports)
Transports, ministère, budget principal 1979-1980, 7:11, 13-6, 24, 29-30, 36, 38; 15:16, 19, 21-3

Ministres du cabinet, ministre d'État aux Transports, fonctions et attributions, 3:12, 20

Miramichi, rivière
Dragage, travaux, 5:18
Voir aussi Navigation

Mississauga, Ont., déraillement d'un train du CP contenant des produits dangereux, désastre possible, mesures d'urgence, évacuation des citoyens, etc., 6:9, 22, 26; 7:22-3, 38; 8:31, 34-5, 39; 12:13, 22, 31-3, 39-40; 16:13-5, 23, 25-6
Avertissements préalables de la part de certains organismes, 6:27-8
Blessures causées aux poumons et aux voies respiratoires par l'inhalation des gaz toxiques, examens médicaux, poursuites, etc., 6:28, 30
Commission royale d'enquête, création, 6:28-9, 33
Coûts, 6:11, 27-8, 36
Déclaration d'expédition, 6:17-8
Enquête de la CCT, 6:8, 10-1, 13-5, 17-8, 21, 28-31, 33, 35, 37-8, 40-2; 8:8-9
Enquête indépendante (Grange), 8:8-9, 11; 15:7-8, 14; 16:14, 24, 37-8
Lettre de félicitations adressée à toutes les personnes et organismes qui ont participé aux opérations, 6:5-7, 23, 27
M. (M. McDermid), 6:6
Matériel roulant, origine et destination, numéro du train, etc., 6:38-40

Mississauga, Ont., déraillement d'un train du CP...—*Suite*
Personnes évacuées, permission de retourner à leur domicile, 6:25-6
Personnes lésées par, indemnisation, 6:28-9
Poursuites contre le CP, 6:27-8, 30
Wagon ayant causé l'accident, origine américaine, possibilité, 6:39-40
Wagon endommagé, colmatage, 6:26

Mitchell, Mme Margaret (Vancouver-Est)
Marchandises dangereuses, transport, 16:19-21
Procédure, bill, étude, 16:20-1

Montréal, Qué.
ADAC service de transporteur, 7:29-30
Ponts Champlain et Jacques-Cartier, profits et déficits, 3:31
Port. *Voir* Céréales—Manutentionnaires de grain
Postes, centre d'acheminement et de triage, 11:29
Transports urbains, services de trains de banlieues du CN, coût, financement, 8:18-20

Murta, groupe d'étude. *Voir* Céréales—Transport

Navigation
Arctique, région, navires canadiens, utilisation, 5:19
Clarke Steamships Ltd., subventions, 8:26-8
Côte est, aides à la navigation, appareils Loran, installation, 5:12-3, 16
Voir aussi Chemins de fer—Tarifs, règlement

Navires, construction
Assistance, 5:19
Emplois, création, Canadiens, embauche, 3:18
Et réparation, contrats, programme de $150 millions, 3:25

Navires de pêche, construction, flotte hauturière, 3:14-5, 18, 38

Neil, Comité. *Voir* Chemins de fer—Embranchements, abandon—Hall (Emmett), rapport, recommandations

Neil, M. Douglas (Moose Jaw)
Transports, ministère, budget principal 1979-1980, 14:44-5

Nordair Ltée
Cession à l'entreprise privée, 4:26; 7:19-22, 25-6; 15:7
Eastern Provincial Airways, offre d'achat, 7:19
Québécair, offre d'achat, 7:19

Nord canadien, mines Polaris et Cominco, minéraux, transport par des navires canadiens, 5:19

Normandeau, M. Paul D. (président, Administration de la voie maritime du St-Laurent, ministère des Transports)
Transports, ministère, budget principal 1979-1980, 5:7

Nylanger, M. Terry A. (The Battlefords-Meadow Lake)
Aéroports, 15:22
Céréales, 14:34-5
Marchandises dangereuses, transport, 12:26-8
Postes, ministère, budget principal 1979-1980, 11:35-7, 39
Postes, services, 11:35-7
Produits dangereux, transport, 12:26-8
Transports, ministère, budget principal 1979-1980, 14:34-5; 15:22

Nystrom, M. Lorne (Yorkton-Melville)
Transports, ministère, budget principal 1978-1980, 14:14-8

Ordres de renvoi
Bill, 12:3
Voir aussi Bill déféré et *le nom particulier du bill*
Comité, composition, 1:3
Crédits
Pour 1979-1980, budget principal, 3:3
Pour 1979-1980, supplémentaires, 1:3, 11
Voir aussi les noms particuliers des ministères, agences-gouvernementales, etc.

Organismes fédéraux investis d'un pouvoir de réglementation, 4:26, 32

Peters, M. Arnold (Timiskaming)
Chemins de fer, sécurité et entretien, 6:34
Marchandises dangereuses, transport, 12:8-9, 14-7
Mississauga, Ont., déraillement d'un train du CP contenant des produits dangereux, désastre possible, mesures d'urgence, évacuation des citoyens, etc., 6:33, 35
Procédure, bill, étude, 12:8-9
Produits dangereux, transport, 6:34-5; 12:14-6
Transports, Commission, employés, pénurie, réduction du nombre, etc., 6:34
Transports, ministère, budget principal 1979-1980, 6:33-5; 8:20-3; 9:9-11, 43-4
Transports, tarifs, fixation à des taux très bas afin d'encourager les gens à utiliser les transports publics, étude, 9:44
VIA Rail Canada Inc., services-voyageurs transcontinental et régionaux, 8:20-3; 9:9-11, 43-4

Pétrole et gaz
Prix, augmentation, propriétaires de navires canadiens navigant dans les eaux internationales, exemptions, 3:24
Voir aussi Transports du Nord Limitée, Société

Pilotage obligatoire, zones, 5:7

Pilotage, Loi, révision, 3:35

Pilotage de l'Atlantique, Administration, tarifs, augmentation, 5:17-8

Pilotage du Pacifique, Administration, responsabilités en cas d'accident, 3:31

Pipe-lines, vallée du Mackenzie, construction, suspension. *Voir* Transports du Nord Limitée, Société

Pollution, contrôle au-dessus du Saint-Laurent et du lac Ontario, DC-3, utilisation, 3:30

Pollution des eaux, pétrole, déversements, *Arrow,* naufrage, allusions, 3:16, 26, 39

Pollution maritime, Caisse des réclamations, frais d'administration, 5:21

Ponts. *Voir* Colombie-Britannique; Montréal, Qué.

Ports
Belledune et Dalhousie, N.-B., ports en eau profonde, expansion, 3:21, 40
Politique, 15:24
Sydney, N.-É., 3:32-4
Voir aussi Churchill, Man.; Montréal, Qué.; Québec, ville; Saint-Jean, N.-B.

Ports, mesure législative, 3:20, 22-3, 39-40

Ports, quais et brise-lames
Administration, gouvernement, responsabilité, 5:20-1

Ports, quais et brise-lames —*Suite*
Chatham, N.-B., quai, réparation, 5:18
Chicoutimi, Qué., port pétrolier, déménagement, 5:9-11
Entretien, programme, restrictions budgétaires, 5:20-1
Pointe-au-Pic, Qué., 3:37; 5:9-12
Ridley Island, C.-B., installations, amélioration, 15:23-4

Ports nationaux, Conseil
Administration, 3:40
Dépenses pour 1979-1980, 3:11
Président, M. Pierre A.H. Franche, responsabilités, 3:22

Postes, bureaux
LaPlaine et Mascouche, Qué., construction, 11:37
Travaux publics, ministère, dépenses, 11:37
Voir aussi Montréal, Qué.; Toronto, Ont.

Postes, ministère
Budget principal 1979-1980, 11:5-42
Rapport à la Chambre, 15:3
Centres de contrôle de l'information recueillant des renseignements sur les syndicats, 11:15
Colis postaux, 11:18-9
Communication interne, système, 11:21
Communications électroniques, 11:20-1
Conventions collectives, renégociations, 11:6, 11-2, 14-5, 22
Courrier, 11:9-10, 18, 20, 33
Déficit, 11:7, 29
Dépenses, réduction, 11:6, 17
Effectifs, réduction, 11:8-9, 26-7, 31-3
Employés, griefs, 11:15, 31, 34-5
Employés, moral, 11:29
Franchise postale pour les députés fédéraux, 11:15
Rapport annuel 1978-1979, 11:6
Relations ouvrières-patronales, 11:31-2, 35, 39-41
Réseau de transport ou de communication, 11:19-20
Syndicat des postiers, extrémistes de gauche, infiltration, allégations de M. D. McDermott, président du Congrès du travail du Canada, 11:11-2
Système métrique, conversion, 11:24
Transformation en une société de la Couronne, mesure législative, 11:9-10, 18, 22

Postes, services
Amélioration, mesures, 11:6-7, 18, 28-9, 36, 38-9
Calgary, Alb., courrier, livraison, retard, 11:29
Courrier, livraison, 11:6-7, 16-7, 25-7, 29-38, 40
Courrier de nuit (poste prioritaire), programme, 11:6, 19, 23-4, 37
Entreprises privées, concurrence, 11:6-7, 18-9, 36-8
Kitchener-Waterloo, Ont., région, 11:39
Messageries rurales, entreprises, contrats, renouvellement, 11:22-3
Réduction, 11:34
Usagers, conférence. *Voir* Postes, tarifs, augmentation

Postes, tarifs, augmentation
Courrier de première classe, 11:12-3, 38
Usagers principaux, éditeurs de périodiques et autres, conférence tenue à Toronto, Ont. en 1978, 11:23

Postes, timbres. *Voir* Timbres-poste

Prairies, réseau ferroviaire, restructuration. *Voir* Chemins de fer

Président et vice-président (décisions et déclarations)
Air Canada, représentants, comparution devant le Comité, dates, 14:7
Bill, étude
Audiences publiques
Organismes désirant soumettre un mémoire, 16:20-1
Dates limites, 12:5
Témoins, sélection par le Comité, 12:6
Tenue, communiqué de presse, émission, 12:5
Provinces, comparution, 16:17-8
Députés doivent assurer la responsabilité de leurs questions et de leurs observations, 3:20; 4:13
Discussion doit se rapporter au sujet à l'étude, 2:23, 27
Documents, impression dans l'une des deux langues officielles seulement, non-distribution, 3:10-1
Instance plutôt qu'une question, 8:36
Motion ne peut être présentée dans le cadre d'un rappel au Règlement, 6:5
Présidence détermine qui doit prendre la parole, 12:20
Questions doivent concerner les responsabilités des témoins, 16:29, 31, 33
Questions doivent se rapporter aux crédits à l'étude, 3:32; 14:33
Questions très précises, un organisme judiciaire ou quasi-judiciaire pourrait mieux y répondre que le ministre ou les témoins, 6:28-9
Rappel au Règlement doit être appuyé par une motion, 4:13
Séances, ordre du jour, modification, 6:4
Secrétaires parlementaires, droit de poser des questions aux fonctionnaires du ministère, 12:20
Témoins invités à comparaître, 5:20; 16:17-8

Procédure
Bill, étude
Audiences publiques
Municipalités, comparution, 16:5, 13
Organismes désirant soumettre un mémoire, 16:5-6, 20-1
Dates limites, mm. (MM. Bockstael et Lumley), adoptées, 12:5
Témoins, sélection par le Comité, m. (M. Harquail), adoptée, 12:6
Tenue, communiqué de presse, émission, m. (M. Lumley), adoptée, 12:5
Principes et objectifs, étude préalable, 12:7-9
Provinces, comparution, 16:17-8
Règlements en préparation, étude, séance publique, 12:6-9
Règlements en préparation, étude à huis clos, 12:6
Comité directeur
Membres, nombre, 1:10
M. (M. Lumley), 1:7-8, adoptée, 9
Membres, nomination, m. (M. Bockstael), 1:7
Rapports
Premier, 1:11-2, adopté, 12
Deuxième, 3:4-5, 7, adopté, 8
Troisième, 14:3-4, 6, adopté, 7
Quatrième, 14:4, adopté, 7
Documents, impression dans les deux langues officielles, 3:11-2
Documents, impression dans l'une des deux langues officielles seulement, non-distribution, 3:10-1
Président et vice-président, élection, 1:6-7
Questions doivent concerner les responsabilités des témoins, 16:29, 31

Procédure—*Suite*
Séances
Calendrier, modification, 6:4; 8:37-9
Impression des témoignages en l'absence de quorum, 1:9
Nombre, 3:7-8
Ordre du jour, modification, 6:4
Suspension pour un vote à la Chambre, 1:15
Suspension temporaire pour réparer le système de traduction simultanée, 4:5
Secrétaires parlementaires, droit de poser des questions aux fonctionnaires du ministère, 12:20
Témoignages, correction apportée à la rédaction du texte, 8:4
Témoins invités à comparaître, 3:7-8, 39; 5:19-20; 6:5; 7:4-5; 14:6-7; 16:5, 17-8

Produits dangereux
Définition, 12:19
Produits toxiques, réglementation, 6:12
Utilisation, réduction, 6:16

Produits dangereux, transport
Accidents, 6:23; 12:22-3, 27-8, 31; 16:23
Voir aussi Mississauga, Ont.
Arsenic, 6:34
Assurance tous risques offerte conjointement par le gouvernement et le secteur privé, 16:34-5
Augmentation, 6:16
Biphényles polychlorés, 6:31
Chlore, reclassification, 6:13, 30-3; 16:32
Combustibles, 12:29-30, 33, 35, 37
Contrôle à travers tout le pays, 12:16, 21
Déclaration d'expédition, 12:39-40
En même temps que des passagers, 16:33-4
Étiquetage et identification, 6:34-5; 8:32, 35-6; 12:27, 29, 32
Explosifs, 12:15-6, 36-7
Inspecteurs, 6:22; 12:18-20, 24-6; 16:15, 21-2, 26-30
Marchandises, système de classement, uniformisation, 12:11-2, 30, 34
Matières radioactives, 7:22; 8:31-2; 12:16, 22-3
Mesure législative, 2:19; 6:9, 12-3, 22, 35-7; 7:23-5, 37-8; 8:8, 31-2, 35
Mesures d'urgence en cas d'accident, 12:24-5, 27-9, 31-2, 40, 42; 16:14, 22-8
Ministre responsable, pouvoirs, 16:8-9, 30-1
Par avions, 7:22-4; 12:25
Par camions, 6:11, 14, 33, 35; 7:24-5; 12:13, 34-5, 39-42; 16:31-2
Par chemins de fer, 6:9-11, 13, 16-21, 27-35, 37, 42-4; 7:23; 8:11-2; 12:13-4, 18, 32-4, 36-7, 39-40; 16:30-3
Par la poste, 8:32
Par navires, 12:17-8, 32-3
Produits chimiques, 12:15
Produits inflammables et produits toxiques, séparation, 6:12, 15; 12:12-3, 40
Quantités, 12:41
Règlements, 6:9, 14-5, 17-8, 20, 28-35, 37; 8:36; 12:10-7, 22-3, 25-7, 29-30, 32-42; 16:14, 18-9, 21, 25-6, 32
Projets, dépôt demandé, 12:41
Responsables des activités précédant et suivant le transport, 12:12, 27-8
Sécurité, amélioration, mesures, 6:8-10, 12-6, 29-30, 34, 43; 7:22, 24; 12:17, 22-3
Vancouver, C.-B., port, situation, risques, etc., 16:19-20

Provinces de l'Atlantique. *Voir* Tourisme, industrie

Québec, ville, port
Manutention des grains, augmentation, 3:36
Terminus forestier, établissement, 3:36; 5:9, 11
Trafic, diminution, 3:36

Québécair. *Voir* Nordair Ltée

Radioactivité, déchets nucléaires, transport. *Voir* Produits dangereux, transport—Matières radioactives

Rapports à la Chambre
Premier, 2:3, 28
Deuxième, 15:3

Recherche et sauvetage
Côte ouest, services, amélioration, 3:30
Investissements, 3:39
Nouveau-Brunswick, 3:40
Voir aussi Garde côtière

Reid, M. Joe (St. Catharines; secrétaire parlementaire du ministre des Postes et du ministre de l'Environnement)
Aéroports, Hamilton, Ont. (Mount Hope), expansion, 7:22
Céréales, 14:45
Marine marchande, rôle, renforcement, 3:38
Mississauga, Ont., déraillement d'un train du CP contenant des produits dangereux, désastre possible, mesures d'urgence, évacuation des citoyens, etc., 7:22
Navires de pêche, construction, flotte hauturière, 3:38
Produits dangereux, transport, 7:22, 24
Saint-Laurent, voie maritime, 3:37; 14:46
Toronto, Ont., Malton, aéroport international, 7:22
Transbordeurs, service, CN Marine, côte est, 10:27
Transports, ministère, budget principal 1979-1980, 3:37-8; 7:22, 24-5; 9:18-20; 10:27; 14:45-6
VIA Rail Canada Inc., services-voyageurs transcontinental et régionaux, 9:18-20

Richardson, M. George (Humboldt-Lake Centre)
Aéroports, 15:21-2
Céréales, 8:23; 14:39-40
Chemins de fer, 8:23-5; 13:17; 14:40; 16:28-30
Colombie-Britannique, 14:40
Marchandises dangereuses, transport, 16:28-30
Routes et autoroutes, 13:16
Transbordeurs, service, CN Marine, côte est, 10:19
Transports, ministère, budget principal 1979-1980, 8:23-5; 10:19; 13:15-7; 14:39-40; 15:21-2
Transports du Nord Limitée, Société, 13:15-7

Ridley Island, C.-B. *Voir* Ports, quais et brise-lames

Ritchie, M. Gordon (Dauphin)
Camionnage, industrie et chemins de fer, concurrence, 4:23
Canadien National, camionnage, services, 4:23
Canadien National, Churchill, Man., service, embranchement Herchmer, réfection, 7:29
Céréales
Commercialisation, systèmes, marché libre et Commission canadienne du blé, 14:27, 29
Expéditions, 7:28; 14:28
Exportations, 4:23; 8:29; 14:27
Transport, 4:23-5; 8:29-31; 14:27, 29

Ritchie, M. Gordon—*Suite*
Churchill, Man., port, navigation, saison d'ouverture, prolongation, 7:28
Routes et autoroutes, Gillam-Thompson, Man., construction, 7:29
Transports, Commission, budget principal 1979-1980, 4:23-5
Transports, loi nationale de 1967, allusions, 4:23
Transports, ministère, budget principal 1979-1980, 7:28-9; 8:29-31; 14:27-9

Roberts, M. Frank (président, VIA Rail Canada Inc.)
Transports, ministère, budget principal 1979-1980, 9:5-14, 16-24, 26-8, 30-1, 33-8, 40, 42-3, 45

Routes et autoroutes
Dépenses et déficit pour 1976, 9:13
Gillam-Thompson, Man., construction, 7:29
Route du Mackenzie, construction, suspension, 13:16-7

Roy, M. Marcel (Laval)
Transports, ministère, budget principal 1979-1980, 6:6; 9:15-8

Saint-Jean, N.-B., port, sécurité, enquête, etc., 15:12-3

Saint-Laurent, voie maritime
Céréales, transport, 5:5; 14:46-7, 50
Conseil d'administration, 3:14
Financement, politique, révision, 5:7
Frais d'exploitation, récupération, 5:6-7
Navigation, saison, prolongation, 5:5-6; 14:24-5, 47
Paiement par l'utilisateur, principe, application, 5:6
Péage, augmentation, 3:12-4, 37; 5:6-8, 15-6
Recherche et développement, programme, 3:11, 37
Welland, canal, capacité, accroissement, étude, 3:11, 31, 37

Saint-Laurent, voie maritime, Conseil consultatif
Établissement, 3:13; 5:8, 16-7

Samson, rapport. *Voir* VIA Rail Canada Inc.—Services-voyageurs transcontinental et régionaux

Séguin, M. J. Jacques (directeur général, Transport dans l'Arctique, ministère des Transports)
Transports, ministère, budget principal 1979-1980, 13:16-7, 20

Shaffer, M. B. (conseiller législatif, ministère de la Justice)
Marchandises dangereuses, transport, 12:36; 16:23-7, 35

Sinclair, M. J.M. (administrateur, Administration canadienne du transport maritime, ministère des Transports)
Transports, ministère, budget principal 1979-1980, 3:15, 17-8, 22, 25-35, 37; 5:7, 14; 15:13, 23-4

Skelly, M. Ray (Comox-Powell River)
Brise-glace polaire mixte, à propulsion nucléaire, etc., construction, 3:18
Marine marchande, rôle, 3:16-7; 5:19
Navires, construction, 3:18, 25; 5:19
Navires de pêche, construction, flotte hauturière, 3:18
Nord canadien, mines Polaris et Cominco, minéraux, transport par des navires canadiens, 5:19
Pollution des eaux, pétrole, déversements, *Arrow,* naufrage, allusions, 3:16, 39
Postes, ministère, budget principal 1979-1980, 11:12-5
Postes, tarifs, augmentation, 11:12
Procédure, témoins invités à comparaître, 5:19
Recherche et sauvetage, investissements, 3:39
Témoins invités à comparaître, 5:19

Skelly, M. Ray—*Suite*
Toronto, Ont., postes, centre d'acheminement Gateway, Mississauga, 11:13-4
Transports, ministère, budget principal 1979-1980, 3:16-8, 39; 5:19

Snavely, rapport. *Voir* Tarifs-marchandises, Pas du Nid-de-Corbeau—Modification

Société des transports du Nord Limitée. *Voir* Transports du Nord Limitée, Société

Sociétés de la Couronne, cession à l'entreprise privée, 5:18

SOMPS, rapport. *Voir* Transports—Ontario, région sud, document *Études sur le transport multimodal des voyageurs*

Sous-comité du programme et de la procédure. *Voir* Procédure—Comité directeur

Sperling, M. L. (sous-ministre adjoint, Commercialisation, ministère des Postes)
Postes, ministère, budget principal 1979-1980, 11:18-9, 23-4

Sullivan, Commission d'enquête fédérale-provinciale. *Voir* Terre-Neuve—Transports routiers et ferroviaires

Tarifs-marchandises, Pas du Nid-de-Corbeau, 4:24; 14:13; 15:11
Autres produits agricoles, 14:14
Céréales, 8:7-8
Gouvernement, position, 14:12-4, 43
Groupe d'étude, rapport, 14:48-9
Hall (Emmett), rapport, recommandations, 14:14
Maintien au niveau actuel, 14:12-3
Modification, 14:42-3
Snavely, rapport, recommandations, 4:25

Télévision, réseau CTV, émission *W-5. Voir* VIA Rail Canada Inc.—Services-voyageurs...—Critique

Terre-Neuve
Transports routiers et ferroviaires, Commission d'enquête fédérale-provinciale (Sullivan), 8:28
Voir aussi Garde côtière

Territoires du Nord-Ouest. *Voir* Chemins de fer—Voie ferrée; Transports du Nord Limitée, Société—Grand lac de l'Ours

Timbres-poste, émission commémorative, Club Lions, 60e anniversaire d'entrée au Canada, 11:24-5

Tingley, M. J. (président et directeur général, CN Marine Inc.)
Transports, ministère, budget principal 1979-1980, 10:5-29

Toronto, Ont.
Aéroport de l'île, service de transporteur ADAC, liaisons avec Montréal, Québec et Ottawa, 7:6-8
Malton, aéroport international, 7:6-8, 13-6, 22-3
Postes, centre d'acheminement Gateway, Mississauga, 11:13-4, 29-30
Transports urbains, services de trains de banlieues, etc., *Go Transit,* système. *Voir* VIA Rail Canada Inc.—Services-voyageurs...
Voir aussi Postes, tarifs, augmentation—Usagers principaux...

Tourisme, industrie
Provinces de l'Atlantique, touristes américains, désaffection, 10:13-4
Voir aussi Transbordeurs, service, CN Marine, côte est

Towers, M. Gordon (Red Deer)
Céréales, 14:18-20, 33

Towers, M. Gordon—*Suite*
Chemins de fer, subventions, 2:22
Colza et produits de colza, 14:21
Marchandises dangereuses, transport, 12:34-5
Question de Règlement—députés doivent aborder des sujets relatifs aux transports, 3:19
Transports, ministère, budget principal 1979-1980, 3:19; 13:19-20; 14:18-21, 33
Transports, ministère, budget supplémentaire 1979-1980, 2:21-2
Transports du Nord Limitée, Société, 13:19-20
VIA Rail Canada Inc., services-voyageurs transcontinental et régionaux, 2:21

Transbordeurs, service, CN Marine, côte est, 3:32; 5:13-5; 10:30
Activités, fonctionnement, etc., 10:5-8, 23
Autonomie financière d'ici 1984, 10:7, 18-9
Bénéfices, 10:22-3
Contrats avec le ministère des Transports, 10:6-7, 9-10, 19
Déménagement de Moncton, N.-B. à Halifax, N.-É., employés, mutation, 5:15; 10:21-2
Dépenses, réduction de $40 millions au cours des dernières années, 10:6, 10
Employés, 10:6, 8
Énergie, conservation, mesures, 10:8
Labrador, services, 10:22-3
Marchandises, transport, concurrence, 10:14-6, 18, 29
Nouveau-Brunswick-Île-du-Prince-Édouard, brise-glace *Abegweit,* remplacement, 10:7-8, 11-3, 18-9, 24-7, 29; 15:13, 16-8
Productivité, tableau, 10:19
Réservations, système, 10:8, 27-8
Services, rentabilité, 10:13
Services-voyageurs, pourcentage des revenus totaux, 10:9
Structure administrative, 10:6, 15
Tarifs, 10:6-7, 10
Terre-Neuve et le continent, 10:7, 15-8, 29; 16:26
Navires suédois *Steno Nordica* et *Stena Atlantica* achetés par la Banque Royale, 10:7, 17-8, 20-1, 26, 29
Voir aussi Navigation—Clarke Steamships Ltd.
Tourisme, industrie, stimulation, mesures, 10:27

Transport 2000. *Voir* VIA Rail Canada Inc.—Services-voyageurs transcontinental et régionaux

Transports
Accidents, commission d'enquête indépendante, établissement, 6:22
Avenir, énergie, répercussions, études, 2:11
Infrastructure, investissements, 9:14
Intermodaux, étude, 9:7
Ontario, région sud, document *Études sur le transport multimodal des voyageurs,* 2:9-10; 7:6-8; 9:6-7; 15:8-11
Planification fondamentale, 9:14, 18-9, 25, 40, 42
Réseau national, amélioration, public, consultation, 2:9
Subventions annuelles, gouvernementales et privées, 7:41
Tarifs, fixation à des taux très bas afin d'encourager les gens à utiliser les transports publics, étude, 9:44-5
Tarifs, réglementation, diminution et/ou suppression, 4:6-7

Transports, Comité (autrefois Transports et communications, Comité)
Rôle, 1:13; 2:6
Titre et attributions, modification, 11:4

Transports, Commission (CCT)
Audiences. *Voir* VIA Rail Canada Inc.—Services-voyageurs...—Suppressions—Ontario, région du Nord

Transports, Commission (CCT)—*Suite*
Budget principal 1979-1980, 4:5-37
Direction de la recherche, rôle, pouvoirs, etc., 4:26-7
Division dans l'Est, établissement, proposition, 4:13-4, 22
Division dans l'Ouest, établissement, 4:5-6, 13-4, 21-2, 29-31, 34, 36-7; 8:14-5
Employés, 4:31; 7:31-2
Pénurie, réduction du nombre, etc., 4:8-9, 14, 17, 19, 29-31; 6:15, 18, 20, 24, 32, 34, 42-4; 7:30-2, 42-3; 8:15, 32; 9:41; 16:11
Inspecteurs, qualifications requises, 8:35
Membres, anciens membres de la direction des sociétés de chemins de fer du Canada, 4:16-8
Rôle, réduction, 4:8
Voir aussi Mississauga, Ont., déraillement d'un train du CP; VIA Rail Canada Inc.—Coûts *et* Services-voyageurs...

Transports, loi nationale de 1967, allusions, 4:23-4

Transports, ministère
Budget principal 1979-1980, 3:7-41; 5:4-21; 6:5-44; 7:4-43; 8:5-39; 9:4-45; 10:5-30; 13:4-23; 14:5-52; 15:6-25
Rapport à la Chambre, 15:3
Voir aussi Transports, Commission
Budget supplémentaire (A) 1979-1980, 1:9-15; 2:6-28
Rapport à la Chambre, 2:3, 28
Vote demandé, 2:25
Locaux, services fournis par le ministère des Travaux publics, 3:27-8
Services professionnels et spéciaux, 3:26-7
Transports par eau, Administration, 3:10-1, 21-2
Voir aussi Garde côtière—Hélicoptères, service

Transports aériens
Accidents, écrasements, etc., 7:8-9, 12; 15:21
Communications air-sol, 7:33-6
Voir aussi Navigation aérienne *sous le titre susmentionné*
Contrôles et réglementation, diminution, 7:27-8
Îles de la Reine-Charlotte, C.-B., subvention aux usagers, 2:12-3
Navigation aérienne, système d'aide, amélioration, 7:37
Opérateurs de radio, grève, négociations, 7:8-11, 39-40
Politique nouvelle, élaboration, 7:26
Provinces de l'Atlantique, services, 7:25-7
Voir aussi Air Canada; Eastern Provincial Airways
Routes aériennes, permis d'utilisation, octroi, libéralisation, 7:26
Sécurité
Commission d'enquête Dubin, 15:21
Enquête, 8:33-4; 15:11, 14
Normes, 4:20, 22; 7:9-12, 31, 40; 15:11, 14
Voir aussi Aéroports
Service régional, Est du Canada, rationalisation, 7:19-21, 25-6
Système, orientation, 7:26
Tarifs, 4:34; 7:26; 15:9-10
Transporteurs régionaux, 7:39
Vols nolisés intérieurs, 4:28-9, 34
Voir aussi Air Canada; Aviation civile; Avions

Transports du Nord Limitée, Société, 5:18
Aéroglisseurs, service, abandon, 13:15-6, 22-3
Avenir, 13:7-8, 17
Camionnage, service, 13:22
Cession à l'entreprise privée, 13:6-7, 12, 19, 21-2
Comptes, vérification, comité, 13:14-5
Concurrence, 13:8-9, 11

Transports du Nord Limitée, Société—*Suite*
Conférence fédérale-provinciale de 1973 sur les perspectives économiques de l'Ouest, engagements, respect, 13:15, 18-9
Conseil d'administration, 13:11
Équipement, 13:9-10, 12, 16, 20
Grand lac de l'Ours, T. N.-O., région, services, 13:19-20
Historique, activités, etc., 13:4-5, 11
Mandat, 13:9
Opérations, Foothills Pipeline Ltd., projet, répercussions, 13:9
Pétrole et gaz, industrie, matériel, transport, 13:19, 21
Pipe-line de la vallée du Mackenzie, construction, suspension, répercussions, 13:8, 10
Recettes, revenus ou pertes, etc., 13:5, 7-9, 13-4, 18-9
Route Dempster, construction, répercussions, 13:7-8, 20-1
Tarifs, 13:7, 19

Transports urbains, services de trains de banlieues, réseaux rapides, etc.
Programme d'aide (autrefois programme de déplacement et croisements urbains), 4:32-3, 37; 8:12-4
Voir aussi Montréal, Qué.; Toronto, Ont.

Travaux publics, ministère. *Voir* Postes, bureaux; Transports, ministère—Locaux

Turner, M. Charles (London-Est)
Aéroports, London, Ont., expansion, 7:38
Canadien National, 9:21-2; 14:40, 42
Céréales, 14:41-2, 52
Chemins de fer
Accidents et déraillements, 2:18; 8:36; 16:32
Locomotives, location à des sociétés américaines, 14:41
Personnel, réduction, 4:17
Sécurité, règlements, 8:35; 15:14-5
Sécurité et entretien, 2:20-1; 4:17-9; 6:20-1; 8:34, 36-7; 16:33
Wagons aux États-Unis, 4:16-7
Marchandises dangereuses, transport, 12:28-31; 16:30-3
Mississauga, Ont., déraillement d'un train du CP contenant des produits dangereux, désastre possible, mesures d'urgence, évacuation des citoyens, etc., 7:38; 12:31; 15:14
Postes, ministère, budget principal 1979-1980, 11:33-5
Postes, services, 11:33-4
Produits dangereux, transport, 6:18-22; 7:37-8; 8:35-6; 12:29-31; 16:30-3
Roberts, M. Frank, président de VIA Rail Canada Inc., années de services et occupations au CN, 9:21
Tarifs-marchandises, Pas du Nid-de-Corbeau, 14:42
Transports, Commission
Budget principal 1979-1980, 4:16-9
Employés, pénurie, réduction du nombre, etc., 4:17
Inspecteurs, qualifications requises, 8:35
Membres, anciens membres de la direction des sociétés de chemins de fer du Canada, 4:16
Transports, ministère, budget principal 1979-1980, 6:18-22; 7:37-40; 8:34-7; 9:20-4, 43; 13:22-3; 14:40-3, 52; 15:14-5
Transports, ministère, budget supplémentaire 1979-1980, 2:18-21
Transports aériens, 7:39-40; 15:14
Transports du Nord Limitée, Société, 13:22-3
VIA Rail Canada Inc., services-voyageurs transcontinental et régionaux, 2:19-20; 9:20-4, 43

Vancouver, C.-B., port, 14:47-8
Voir aussi Produits dangereux, transport

VIA Rail Canada Inc.
Conseils consultatifs régionaux, établissement, 9:28-30
Coûts, Transports, Commission, étude, 4:8
Création, mesure égislative, recours à, possibilité, 2:8, 24, 27; 8:18; 9:8-9, 41
Création, recours à un crédit de $1, 2:8
Déficits d'exploitation, 4:10, 21
Et CN, relations, 9:27
Services-voyageurs transcontinental et régionaux, 8:11; 9:20, 26-7
Alexandria, Ont.-Montréal, Qué. et Alexandria-Ottawa, Ont., tarifs, augmentation, 9:15-8, 44
Améliorations, mesures, 2:27; 8:9-10; 9:5-6, 8, 15, 21-2, 40
Avenir, public et organismes, consultation, 2:8
Billets, vente et réservations, 9:30-1, 33, 40-1
Capreol-Winnipeg, 2:7; 8:21; 9:9
CCT, collaboration, 9:25
Cochrane, Québec, 9:11
Comité, étude, 2:8-9
Commercialisation, service, 2:16-7, 24-5
Communications entre le personnel et les voyageurs, 9:31, 33-4, 43-5
Correspondances, système, 9:32
Critique, télévision, réseau CTV, émission *W-5*, 2:26-7; 4:19-20; 9:26-7
Edmonton-Calgary, 2:21-2
Employés, moral, détérioration, 8:10
Équipement désuet, 2:15-20, 24; 9:19
Équipement neuf, acquisition, 4:21-2; 8:10; 9:5, 19, 22, 25, 42
Et autobus, compagnies, 2:23; 9:39-40
Et autres modes de transport, coordination, 9:5, 8, 18-9, 25, 27-8, 40, 42
Et États-Unis, services complémentaires, entente avec Amtrak, 9:13
Et *Go Transit*, système, 2:16-8; 8:12
Gares, acquisition, 9:27
Installations et équipement, amélioration, programme national, 2:14
Jasper-Prince-Rupert, 2:13-4
Lignes à trains rapides, trains LRC, etc., 2:11, 14-6, 18; 4:11-2; 9:8, 19, 42
Lignes peu fréquentées, matériel ferroviaire, nouveaux types, 9:11-2
Matériel, 9:22
Montréal-Halifax, 2:26
Montréal-Toronto, 2:10; 9:8, 19-20
Ontario, région du Nord, 8:10, 20-3; 9:9-11

VIA Rail Canada Inc.—*Suite*
Services-voyageurs transcontinental et régionaux—*Suite*
Parry Sound-Muskoka, Ont., région, 9:12-3, 39-40
Périodes de pointe, 9:42-3
Personnes disposant de billets de faveur, 9:39
Petites gares, fermeture, 2:13-4; 9:12-4, 23, 39
Plan final, application, 2:10
Priorité sur les trains de marchandises et les autres moyens de transport, établissement, 9:28-9
Provinces de l'Atlantique, services, 9:32, 34, 42-3
Publicité, 9:26, 29-31
Québec-Windsor, corridor, 9:7
Samson, rapport, 2:8
Sécurité, 2:20; 4:20-2; 9:24, 36-8, 41, 43
Service, qualité, diminution, 2:13-5; 4:19-21; 8:9-10
Subvention de $277 millions, 2:7; 8:10
Suppressions, 4:10-1; 9:11
Ontario, région du Nord, CCT, audiences, 4:11
Tarifs, 2:8; 4:9-10, 12-3; 9:35-6, 39-40
Technologie ferroviaire, développements, 9:20, 42
Trains, inspection, 9:23
Trains spéciaux, rapport recette-dépense, 9:30-1
Transport 2000, position, 2:8
Transports, Commission, plan final, 4:11
Usagers, nombre, augmentation, 9:15, 34-5
Voyages touristiques à forfait, etc., 8:16-8
Wagon-restaurant, poste de deuxième aide-cuisinier, abolition, 8:9-10
Wagons-lits, 2:10, 14; 9:31, 33
Subventions, réduction, 4:10, 21

Waddell, M. Ian (Vancouver-Kingsway)
Postes, ministère, budget principal 1979-1980, 11:30-3

Whelan, l'hon. Eugene F. (Essex-Windsor)
Aéroports, 15:19-21
Avions, 15:19-20
Céréales, 14:22-4, 49-52
Détroit, rivière, trafic, réglementation, compétence, etc., 15:20-1
Élévateurs à grain, 14:50-1
Saint-Laurent, voie maritime, 14:24-5, 50
Transports, ministère, budget principal 1979-1980, 14:22-5, 28, 49-52; 15:19-21
Transports aériens, 15:21

Whittaker, M. George H. (Okanagan-Nord)
Procédure, comité directeur, rapport, premier, m., 1:11

N.B. Voir page 1 pour dates et fascicules

VIA Rail Canada Inc.
Conseils consultatifs régionaux, établissement, 9:23-30
Coûts, Transports, Commission, étude, 4:8
Création, mesure législative, recours à, possibilité, 2:6, 24, 27; 9:18; 9:8-9, 41
Création, recours à un crédit de $1, 2:8
Déficits d'exploitation, 4:10, 21
et CN, relations, 9:27
Services-voyageurs transcontinental et régionaux, 8:11; 9:20, 26-7
Alexandria, Ont.-Montréal, Qué. et Alexandria-Ottawa, Ont., tarifs, augmentation, 9:13-8, 44
Améliorations, mesures, 2:27; 8:9-10; 9:5-6, 8, 15, 21-2, 40
Avenir, public et organismes, consultation, 2:8
Billets, vente et réservations, 9:30-1, 33, 40-1
Capreol-Winnipeg, 2:7; 8:21; 9:9
CCT, collaboration, 9:25
Cochrane, Québec, 9:11
Comité, étude, 2:8-9
Compartimentation, service, 2:16-7; 24:5
Communications entre le personnel et les voyageurs, 2:31, 33-4, 43-5
Correspondances, qualité, 9:32
Critique, télévision, réseau CTV, émission *W-5*, 2:26-7; 4:19-20; 9:26-7
Edmonton-Calgary, 2:21-2
Employés, nombre, détérioration, 8:10
Équipement diesel, 2:15-20, 24; 9:15
Équipement neuf, acquisition, 4:21-2; 8:18; 9:3, 19, 22, 25, 42
Etambots, compagnies, 2:23; 9:39-40
Et autres modes de transport, coordination, 9:5, 8, 18-9, 25, 27-8, 40, 42
Et États-Unis, services complémentaires, détenus avec Amtrak, 9:13
Et *Go Transit*, système, 2:16-8; 8:12
Gares, acquisition, 9:27
Installations et équipement, amélioration, programme national, 2:14
Jasper-Prince-Rupert, 2:13-4
Lignes à trains rapides, trains LRC, etc., 2:11, 14-6, 18; 4:11-2; 9:8, 19, 42
Lignes peu fréquentées, matériel ferroviaire, nouveaux types, 9:11-2
Matériel, 9:22
Montréal-Halifax, 2:26
Montréal-Toronto, 2:10; 9:8, 19-20
Ontario, région du Nord, 8:10, 20-3; 9:9-11
VIA Rail Canada Inc.—*Suite*
Services-voyageurs transcontinental et régionaux—*Suite*
Parry Sound-Muskoka, Ont., région, 9:42-3, 39-40
Périodes de pointe, 9:42-3
Personnes disposant de billets de faveur, 9:39
Petites gares, fermeture, 2:13-4; 9:12-4, 23, 39
Plan final, application, 2:10
Priorité sur les trains de marchandises et les autres moyens de transport, établissement, 9:28-9
Provinces de l'Atlantique, services, 9:32, 34, 42-3
Publicité, 9:26, 29-31
Québec-Windsor, corridor, 9:7
Saisons, rapport, 2:8
Sécurité, 2:20; 4:20-2; 9:16, 36-8, 41, 43
Service, qualité, diminution, 2:13-5; 4:19-21; 8:9-10
Subvention de $277 millions, 2:7; 8:10
Suppressions, 4:10-1; 9:11
Ontario, région du Nord, CCT, audiences, 4:11
Tarifs, 2:8; 4:9-10, 12-3; 9:35-6, 39-40
Technologie ferroviaire développements, 9:20, 42
Trains, inspection, 9:33
Trains spéciaux, rapport reçu et déposé, 9:30-1
Transport 2000, position, 3:8
Transports, Commission, plan final, 4:11
Usagers, nombre, augmentation, 9:15, 34-5
Voyages touristiques à forfait, etc., 8:16-8
Wagon-restaurant, poste de deuxième aide-cuisinier, abolition, 8:9-10
Wagons-lits, 2:10, 14; 9:31, 33
Subventions, réduction, 4:10, 21

Waddell, M. Ian (Vancouver-Kingsway)
Postes, ministère, budget principal 1979-1980, 11:30-3

Whelan, Hon. Eugene F. (Essex-Windsor)
Aéroports, 15:19-21
Ariens, 15:19-20
Céréales, 14:22-6, 49-52
Détroit, rivière, traffic, réglementation, compétence, etc., 15:20-1
Élévateurs à grain, 14:50-1
Saint-Laurent, voie maritime, 14:24-5, 50
Transports, ministère, budget principal 1979-1980, 14:22-5, 28, 49-52; 15:19-21
Transports aériens, 15:21

Whittaker, M. George H. (Okanagan-Nord)
Procédure, comité directeur, rapport, premier, m., 1:11

Canada Post
Postage paid

Postes Canada
Port payé

Third class
Troisième classe

K1A 0S7
HULL

If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Printing Office,
Supply and Services Canada,
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Imprimerie du gouvernement canadien,
Approvisionnements et Services Canada,
45, boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

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